Handbuch der strassenbah... zugleich als unterlage für seine ...

Karl Hilse

Handbuch

der

Straßenbahnkunde

zugleich als Unterlage für seine Vorlesungen an der Königl. Technischen Hochschule zu Berlin

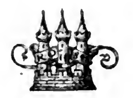
von

Karl Hilse

Doktor beider Rechte und der Philosophie, Straßenbahnen-Syndikus und Rechtslehrer.

Erster Band:

Das Straßenbahnrecht.



München und Leipzig.

Verlag von R. Oldenbourg.

1892.

Vorwort.

Der Mangel eines Handbuches der Straßenbahnkunde ist bereits längst fühlbar geworden. Unternehmer und Betriebspersonen von Straßenbahnen, Beflissene der Bau- und Gewerbekunde, ja sogar Behörden haben schon bisweilen ein Hilfsmittel vermißt, dessen Benutzung ihnen die Lösung schwebender Fragen erleichtern, nämlich über das Wesen der Straßenbahnen nach deren mannigfachen Richtungen sowie über das Vorhandensein und das Ergebniß bereits angestellter Untersuchungen und Vorarbeiten Aufschluß geben könnte.

Wenn ich auf Wunsch von Betheiligten und Schülern mich zur Abfassung und Veröffentlichung eines Handbuches entschlossen habe, so folgte ich mehr meinem Pflichtgefühle, um meine in langjähriger Thätigkeit für die Straßenbahnen gewonnenen Erfahrungen für andere nutzbar zu machen, als meinem Selbstbewußtsein. Andererseits hatte ich unverkennbar in größerem Umfange Gelegenheit, in das Wesen der Straßenbahnen einzudringen, die Streitfragen und das Aufklärungs-Bedürfniß kennen zu lernen, wie viele andere. Schon vor Begründung der ersten Berliner und somit Deutschen Straßenbahn mittelbar mit meinen Rechtskenntnissen zugezogen, bin ich seit neunzehn Jahren unausgesetzt der Rechtsberather hiesiger und auswärtiger Straßenbahnverwaltungen, sowie seit seinem Bestehen Beisitzer des Berliner Schiedsgerichts der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft. Dazu war es mir vergönnt, das Straßenbahnrecht und die Straßenbahnkunde als

neuen Lehrgegenstand des technischen Hochschulen-Unterrichts einzuführen. Die einschlagenden Verhältnisse von verschiedenen Standpunkten zu beobachten, die entbrannten Streitfragen nach verschiedener Richtung zu untersuchen, hatte ich also Gelegenheit. Die günstige Beurtheilung meiner früheren Arbeiten auf demselben Gebiete, deren letzte binnen wenig Wochen sogar zwei Auflagen erforderte, gab den Ausschlag.

Mangels fast jeder wissenschaftlichen Vorarbeiten hat die Begrenzung des Umfanges, den das Handbuch erhalten mußte, die Vertheilung des Stoffes und die ganze Behandlungsweise nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten verursacht, weil einerseits das Maß des Gebotenen nicht ungebührlich ausgedehnt und Ueberflüssiges vermieden werden, andererseits kein wissenswerther Gegenstand und keine brennende Streitfrage unerörtert bleiben sollte. Sodann war mit der Thatsache zu rechnen, daß die Werkthätigen im Straßenbahndienste ohne eine besondere berufsgemäße Vorbildung aus den verschiedenen Lebensstellungen und Berufszweigen in denselben übertreten, sodaß der Bildungsgrad und die Vorkenntnisse derjenigen keine einheitlichen sind, für welche das Handbuch bestimmt ist, während es gleichzeitig für Behörden, Beamte, Anwälte und sonstige Fachkundige nicht ungenießbar werden durfte. Der Mangel fast jeder ausdrücklich für Straßenbahnen gegebenen Rechtssatzung zwang zur Anwendung der Rechts- und Gesetzes-Analogie in einem ungewöhnlich weiten Umfange. Welchen Einfluß dies auf die Sicherheit des Ergebnisses äußert, wird dem Kundigen kaum entgehen.

Unter diesen Umständen macht das Handbuch zwar keinen Anspruch auf unbedingte Vollkommenheit, wird dagegen wenigstens im Stande sein, eine bestehende Lücke auszufüllen und vielen zu nützen.

Die zur Behandlung gezogenen Fragen greifen vornehmlich in vier Wissensgebiete über: Rechtswissenschaft, Politik, Wirthschafts-

lehre und Betriebsweise. Deshalb war die Darstellung äußerlich in vier Bücher zu trennen, die diesen vier Gebieten entsprechen und folgeweise inhaltlich das Straßenbahnrecht, die Straßenbahnpolitik, die Straßenbahnwirthschaftslehre und die Straßenbahnbetriebslehre umfassen. Die Fülle des Stoffes, welcher in den einzelnen Büchern unterzubringen war, ließ wieder die einzelnen Fragen nach ihrer inneren Verwandtschaft zu Gruppen zusammenfassen, weshalb äußerlich die Bücher in Abschnitte zerfallen. Daß einzelne besonders umfangreich zu behandelnde Fragen innerhalb des ihre Ueberschrift tragenden Paragraphen noch eine Unterabtheilung gefunden haben, dürfte für die Verständlichkeit eher dienlich als störend sein. Fremdworte sind thunlichst als nicht allgemein bekannt vermieden, Fachwissensgebieten angehörige und entnommene Grundbegriffe als nicht gemeingeläufig behandelt und deshalb nach ihren Merkmalen bestimmt worden.

Der erste Band schließt mit dem Straßenbahnrechte ab, während ursprünglich die Absicht vorlag, die Straßenbahnpolitik gleichfalls darin unterzubringen. Aeußere Gründe, namentlich der Wunsch aus Anwaltskreisen, führten zur jetzigen Einrichtung. Daß die Behandlung auf Deutschland einerseits beschränkt, andererseits ausgedehnt ist, entsprang dem Umstande, daß das Grundgesetz die Gewerbe-Ordnung bildet, deren Geltungsgebiet über die Landrechtsgebiete hinausgeht. Die späteren Bücher werden sogar die außerdeutschen Einrichtungen und Ergebnisse mitberücksichtigen.

Das Straßenbahnrecht enthält öffentlich- und vermögensrechtliche Bestandtheile. Eine Trennung nach dieser Richtung hätte leicht zu Wiederholungen und Unklarheiten geführt, indem das nämliche Rechtsverhältniß an zwei verschiedenen Stellen behandelt werden mußte. Die Uebersichtlichkeit gewinnt, wenn innerhalb jedes Verhältnisses die öffentlich- und vermögens-rechtlichen Bestandtheile zusammengezogen werden. Daß hier wieder im obrigkeitlichen Eingriffsrecht die Beziehungen des Unternehmens zum

Staat vorangestellt wurden, um dann die Träger der Rechte, die Gegenstände, die Grundlagen und die Schutzmittel derselben folgen zu lassen, dürfte innerlich wohl berechtigt sein.

Die noch fehlenden Bücher werden zwar in kürzester Zeit folgen, gleichwohl scheint es nicht überflüssig, dem vorliegenden ersten Bande bereits ein Sachregister beizugeben, weil dadurch das Nachschlagen und Zurechtfinden unfehlbar sehr erleichtert wird.

Möge die Arbeit vielen nützlich werden und zur Gewinnung sicherer Grundlagen förderlich sein, auf welchen die weitere Ausbildung und Entwickelung der Straßenbahnen geschehen kann.

Berlin, den 25. Januar 1892.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniß.

Einleitung.

Seite

§ 1. Begriff der Straßenbahn . . . 1
§ 2. Stellung gegenüber den Eisenbahnen . . . 5
§ 3. Stellung gegenüber sonstigen Bahnbetrieben . . . 6
§ 4. Stellung zu sonstigen Fuhrbetrieben . . . 7
§ 5. Wesen der Straßenbahnen . . . 9
§ 6. Arten der Straßenbahnen . . . 11
§ 7. Aufgabe der Straßenbahnen . . . 12
§ 8. Ursprung und Entwickelung . . . 14
§ 9. Bedeutung der Straßenbahnen . . . 17
§ 10. Begriff und Inhalt der Straßenbahnkunde . . . 20
§ 11. Wissenschaftliche Bearbeitung . . . 22
§ 12. Die Hilfswissenschaften und Hilfsmittel . . . 24

Erstes Buch.

Das Straßenbahnrecht Deutschlands.

§ 13. Begriffsbestimmung . . . 26
§ 14. Inhalt des Straßenbahnrechtes . . . 28
§ 15. Quellen und Hilfsmittel . . . 29

Erster Abschnitt.

Das obrigkeitliche Eingriffsrecht.

§ 16. Rechtfertigung desselben . . . 33
§ 17. Straßenbahn-Hoheitsrecht in Deutschland . . . 36
§ 18. Anlage-Einspruchsrecht des Straßeneigenthümers . . . 38
§ 19. Die Eingriffsberechtigten . . . 40
§ 20. Die Ausübungsformen des Eingriffsrechtes . . . 42
§ 21. Gegenstand des Eingriffsrechtes . . . 44

I. Bahnanlage.

§ 22. Deren Rechtsnatur . . . 45
§ 23. Vorarbeits- (Projectirungs-) Genehmigung . . . 46
§ 24. Bau- und wegepolizeiliche Genehmigung . . . 47

Seite
§ 25. Die Gebrauchsgenehmigung 54
§ 26. Unterhaltung des Schienenweges 55
§ 27. Beseitigung des Schienenweges 58

II. Bahnbetrieb.

§ 28. Die Rechtsnatur 60
§ 29. Gewerbe-Genehmigung 62
§ 30. Die ortspolizeiliche Regelungsbefugniß 65
§ 31. Einfluß auf die Fahrplanbildung 68
§ 32. Der persönliche Schutz durch die Verkehrspolizei 73
§ 33. Fahr- und Straßenordnung 76
§ 34. Polizeiliche Befugnisse der Straßenbahnbediensteten 78
§ 35. Der Fahrscheinzwang 82
§ 36. Polizeiliche Beaufsichtigung des Personals 87
§ 37. Sonntagsruhe und Normalarbeitstag 93
§ 38. Aufsicht über das Betriebsmaterial 95
§ 39. Polizeilich verlangte Wagenbeschaffenheit 96
§ 40. Polizeiliche Anforderungen an die Zugkraft 99
§ 41. Regelpreise der Straßenbahnen 101
§ 42. Das Aufhören des Betriebes 109
I. Betriebsaufgabe 109
II. Betriebsentziehung 111
III. Betriebsuntersagung 112
§ 43. Betriebsunterbrechung 114
§ 44. Zwangsverwaltung von Straßenbahnen 116
§ 45. Ortsstatutarische Betriebsausschließung 121

Zweiter Abschnitt.

Die Personen beim Straßenbahnunternehmen und deren Rechte.

§ 46. Die bei Straßenbahnen Betheiligten 123

I. Vermögensbetheiligte.

§ 47. Der Straßeneigenthümer 125
§ 48. Der Anlagebesitzer 128
§ 49. Der Straßenbahn-Betriebsunternehmer 132

II. Werkthätige.

§ 50. Der Geschäftsherr 137
§ 51. Stellvertretung 140
§ 52. Angestellte des Betriebes 142
§ 53. Betriebsgehülfen und Betriebsarbeiter 145
§ 54. Rechte aus der Beschäftigung im Straßenbahndienste 148
§ 55. Die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter 152
§ 56. Arbeitsgeber und Arbeitsnehmer 154
§ 57. Die Geschäftsgehülfen 155

Dritter Abschnitt.

Das Straßenbahn-Sachenrecht.

Seite
§ 58. Die Gegenstände des Straßenbahnunternehmens 157

I. Bahnanlage.

§ 59. Begriff und Wesen der öffentlichen Straßen 158
§ 60. Gleiseinbaugenehmigung 161
§ 61. Die freiwillige Gleiseinbaugenehmigung 166
§ 62. Die erzwungene Gleiseinbaugenehmigung 169
§ 63. Die Ausführung des Gleiseinbaues 174
§ 64. Das Recht am Schienenwege 177
§ 65. Einspruchsrecht gegen ein Befahren der Gleise 180
§ 66. Das Fahrverbot des Bahnbesitzers 181
§ 67. Das Fahrverbot des Straßeneigenthümers 185
§ 68. Das Gebrauchsrecht des Anlagebesitzers 191
§ 69. Das Veräußerungsrecht des Anlagebesitzers 192
§ 70. Das Beseitigungsrecht der Bahnanlage 196

II. Bahnbetrieb.

§ 71. Betriebsgegenstände 199
§ 72. Das Recht zum Betriebe 202
§ 73. Das Recht der Betriebsführung 207

Vierter Abschnitt.

Schuldverhältnisse bei Straßenbahnunternehmungen.

§ 74. Allgemeine Grundsätze 212

I. Gesetzliche Schuldverbindlichkeiten.

§ 75. Wesen und Eigenthümlichkeiten 213
§ 76. Steuerbelastung der Straßenbahnen 214
§ 77. Die Versicherungspflicht im Allgemeinen 220
§ 78. Krankenunterstützungsanspruch 224
§ 79. Unfallsentschädigungsanspruch 227
§ 80. Alters- und Invaliditäts-Rentenanspruch 230
§ 81. Anspruch auf Vertragsbruchsentschädigung 233
§ 82. Der Haftanspruch 235
§ 83. Die Rechte an zurückgebliebenen Sachen 250

II. Schuldverbindlichkeiten aus Rechtsgeschäften.

§ 84. Allgemeine Grundsätze 256
§ 85. Der Beförderungsvertrag 258
§ 86. Verbindlichkeiten aus dem Geldwechseln 263
§ 87. Lieferungsgeschäft 265
§ 88. Werkverdingung 268
§ 89. Verabredung einer Strafe 271
§ 90. Sicherheitsbestellung 274

III. Verbindlichkeiten aus der Verschuldung.

Seite
§ 91. Wesen und Eigenthümlichkeiten 278
§ 92. Die Höhe des Ersatzanspruches 281
§ 93. Eintrittsverbindlichkeit für fremde Schuld 284
§ 94. Die Bahnanlage als Schadensursache 287
§ 95. Die Betriebsmannschaft als Schadensurheber 291
§ 96. Betriebsmittel als Schadensursache 293
§ 97. Die Triebkraft als Schadensursache 298
§ 98. Das Salzstreuen als Schadensursache 299
§ 99. Fahrgäste oder Fremde als Beschädiger 302
§ 100. Pflicht zum Nachweise des Wagenführers 304

Fünfter Abschnitt.

Rechtsschutz der Straßenbahnen.

§ 101. Die Rechtsschutzmittel 309

I. Strafschutz des Bahnverkehrs.

a) Der Strafrechtsschutz.

§ 102. Entwickelung des Strafrechtsschutzes 310
§ 103. Bahnkörperzerstörung 313
§ 104. Die Betriebsgefährdung 314
§ 105. Die Beschäftigungsunfähigkeit 320
§ 106. Fahrgelderhinterziehung 322
§ 107. Verstoß gegen Unfallsverhütungsvorschriften 326
§ 108. Raub und Diebstahl 327

b) Der Polizeirechtsschutz.

§ 109. Die polizeilichen Strafvorschriften 333

c) Das Verfahren in Straßenbahnstrafsachen.

§ 110. Die Gestaltung desselben 336

II. Schutz der Vermögensrechte.

§ 111. Die gerichtliche Geltendmachung der Rechte 341

a) Die ordentliche streitige Gerichtsbarkeit.

§ 112. Die ordentlichen Spruchgerichte 342
§ 113. Klage und Widerklage 343
§ 114. Einreden und Gegeneinreden 346
§ 115. Beweis 348
§ 116. Urtel und Vergleich 352
§ 117. Die Rechtskraft 353
§ 118. Die Rechtsmittel 354
§ 119. Die Zwangsvollstreckung 357
§ 120. Arrest und einstweilige Verfügungen 359
§ 121. Aufgebotsverfahren 359

b) Die außerordentliche Gerichtsbarkeit.

Seite
§ 122. Schiedsgerichte und Einigungsämtern 360
§ 123. Gewerbegerichte 365

III. Schutz gegen die Verwaltungsbehörden.

§ 124. Seine Begründung und Entstehung 367
§ 125. Begriff der Verwaltungsstreitsachen 369
§ 126. Die Verwaltungsgerichtsbehörden 371
§ 127. Der Gang des Verwaltungsstreitverfahrens 373
§ 128. Die Rechtskraft der Verwaltungsstreiturtels 376
§ 129. Das Verwaltungsbeschwerdeverfahren 377
§ 130. Das Verwaltungszwangsverfahren 379
§ 131. Das Verwaltungsbeschlußverfahren 381
§ 132. Das Betriebsuntersagungsverfahren 382
§ 133. Der Verwaltungs-Aufsichtsweg 383
§ 134. Die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte 385
§ 135 Der Kompetenzkonflikt und der Konflikt 388

IV. Ortsstatuten als Rechtsschutzmittel.

§ 136. Begriff der Ortsstatuten 393
Sachregister des ersten Bandes 395

Abkürzungen.

a. a. O. = am angeführten Orte.
Abs. = Absatz.
Abschn. = Abschnitt.
ALR = Allgemeines Landrecht für die Preußischen Staaten.
AN = Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamtes.
Ann. = Annalen.
Anw. = Anweisung.
Arch. = Archiv.
Art. = Artikel.
AusfB = Ausführungsbestimmung.
AusfV = Ausführungsverordnung.
Besch = Bescheid.
BGB = Bürgerliches Gesetzbuch.
BPO = Baupolizeiordnung.
CPO = Civilprozeßordnung.
CR = Civilrecht.
c. c. = code civile.
Cod. = codex.
D. = Digesten.
DEZ = Deutsche Eisenbahnzeitung.
Einl. = Einleitung.
Eis = Eisenbahnrechtlich.
Entsch. = Entscheidung.
Erl. = Erlaß.
EZ = Eisenbahnzeitung.
G = Gesetz.
GerBl = Gerichtsblatt.
GrO = Grundbuchordnung.
GVG = Gerichtsverfassungsgesetz.
GwO = Gewerbeordnung.
HGB = Handelsgesetzbuch.
KG = Kammergericht.
KO = Kabinetsordre.
LOHG = Landesoberhandelsgericht.
LG = Landgericht.
LGO = Landgemeindeordnung.
LGR = Landgericht.
Lok.- u. Straßenbahnw. = Lokal- und Straßenbahnwesen.
LVG = Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung.
MBesch = Ministerialbescheid.
MReskr = Ministerialreskript.
NF = Neue Folge.
OAppG = Oberappellationsgericht.
OLG = Oberlandesgericht.
OTr = Obertribunal.
OVG = Oberverwaltungsgericht.
PlenBeschl = Plenarbeschluß.
PRegl = Polizeireglement.
PStrG = Polizeistrafgesetz.
PStrGB = Polizeistrafgesetzbuch.
PStrV = Polizeistrafverordnung.
R = Recht.
RegBl = Regierungsblatt.
RegVerf = Regierungsverfügung.
RG = Reichsgericht.
ROHG = Reichsoberhandelsgericht.
RV = Reichsverfassung.
RVA = Reichsversicherungsamt.
StO = Städteordnung.
StrGB = Strafgesetzbuch.
StrPrO = Strafprozeßordnung.
UnfallsgG = Unfallsgefahrengesetz.
Urt. = Urtel.
V = Verordnung.
VBl = Verwaltungsblatt.
Vertr = Vertrag.
VollzV = Vollziehungsverordnung.
Vorl. d. Reichst. = Vorlage des Reichstages.
ZG = Zuständigkeitsgesetz.
Ztschr. = Zeitschrift.
Ztg. = Zeitung.

Einleitung.

§ 1. Begriff der Straßenbahn.

Straßenbahnen sind nach heutigem Deutschen Rechts- und Verwaltungsgebrauche Beförderungsbetriebe zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte oder zwischen Nachbarorten durch Fahrzeuge, welche an Schienen gebunden sind, die im Straßenkörper ruhen[1]). Sie unterliegen der ortspolizeilichen Regelung[2]), was eine Wirkung, aber keine Eigenschaft derselben ist. Vielmehr sind *wesentliche* Begriffsmerkmale nur:

1. Oeffentlichkeit des Verkehrsmittels,
2. Benutzung des Straßenkörpers,
3. an Schienenwege gebundene Fahrzeuge,
4. bestimmungsgemäße Beschränkung auf den Orts- oder Nachbarortsverkehr.

Dieselben müssen sämmtlich zusammentreffen, um einem Betriebsunternehmen die Eigenschaft einer Straßenbahn zu geben, sodaß trotz des Vorhandenseins der übrigen bei dem Fehlen blos eines einzigen die Rechtsnatur der Straßenbahn wegfällt. Sie geht beispielsweise jedem Beförderungsbetriebe auf Schienenwegen im Straßenkörper ab, welcher zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs jedoch über Nachbarorte hinaus[3]) bestimmt ist, oder

---

[1]) K. Hilse: Die Straßenbahnen Deutschlands in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ung. Mon. (Wien) II (1889) 843; der Begriff und die Stellung der Straßenbahnen gegenüber anderweiten Bahnbetrieben in Zeitschr. f. Transportw. VIII (1891) 149.

[2]) Für Bayern jedoch streitig nach Landmann: GwO 164; Wand: die Rechtsverhältnisse der öffentl. Wege in der Pfalz 457 ff.

[3]) Germershausen: Wegerechte und Wegepolizei in Preußen (Berlin, 1888) I 40 und v. Reitzenstein: Straßenbahn in v. Stengels Wörterb. des Deutsch. Verwaltungsr. II 576, sogar schon, wenn sie über die Weich-

welcher zwar nur Nachbarorte verbindet, dagegen lediglich dem Sonderzwecke des Unternehmers dienen soll, wie es etwa bei Anschlußbahnen der Fall ist.

Die Art der verwendeten Triebkraft (ob thierische oder mechanische), der sachliche Umfang der Beförderung (Personen allein, oder Güter allein, oder Beides zusammen) und gewisse durch die örtlichen Verhältnisse gebotene Abweichungen in der Anlage- oder Betriebsweise (Zahnrad-, Drahtseil-Benutzung) sind keine bestimmenden, sondern nur nebensächliche Begriffsmerkmale. Gleiches gilt von dem Materiale, welches zu dem Schienenwege verwendet wurde, ob Stahl oder auf andere Weise bearbeitetes Eisen oder ein sonstiges Metall oder vielleicht gar eine anderweite Masse[4]) gebraucht ist, sodaß die diesbezügliche Streitfrage im Gebiete des Eisenbahnwesens für die Straßenbahnen nicht besteht. Vollständig bedeutungslos und deshalb ein rein zufälliges Merkmal des Unternehmens ist die Bezeichnung, unter welcher es in dem Verkehre eingebürgert, ob es vielleicht Pferdebahn, Trambahn, Tramway, Straßenbahn oder sonst wie genannt wird.

Die gebotene Begriffsbestimmung entspricht zwar dem Wesen der in Frage kommenden Betriebsunternehmungen und erschöpft deren Eigenthümlichkeiten vollständig, ist dabei jedoch keine gesetzliche und wird nicht einmal allseitig getheilt oder gegeben. Vielmehr rechnet der Reichsverwaltungsgebrauch, was aus der vom Bundesrathe und dem Reichsversicherungsamte erfolgten Zutheilung der Betriebe zur Straßenbahn-Berufsgenossenschaft hervorgeht, dazu alle Beförderungsbetriebe auf Schienenwegen ohne Unterschied, ob sie dem öffentlichen Verkehre oder sonstigen Zwecken dienen, den Straßenkörper oder andere Grundflächen benutzen, gewerbsmäßig oder zur eigenen Bequemlichkeit geführt werden, sobald sie nur außerhalb des Rahmens der Eisenbahnen stehen. Dies ist sachwidrig, geschieht überdies lediglich aus Zweckmäßigkeitsgründen und hat deshalb keinen Anspruch auf wissenschaftliche Verwerthbarkeit. Die Rechtsprechung hat jede Begriffsbestimmung bisher

---

bildsgrenze eines Ortes hinaus in den Nachbarort hineingehen. Dies ist indeß irrthümlich und widerspricht dem Verwaltungsgebrauche nach R. Hilse in der »Selbstverwaltung« XVII (1890) 497 ff.

[4]) Genzmer: Haftpflichtgesetz 26, 28.

vermieden, obschon bei Aburtheilung von Civil-[5]), Strafrechts-[6]) und Verwaltungsstreitfällen[7]) vielfach hierzu Gelegenheit gewesen wäre, welche ein Eindringen in das Wesen und die Eigenthümlichkeiten der Straßenbahnen sowie deren Abweichungen von verwandten Betrieben erfordert hätten.

Die Rechtswissenschaft ist zu abweichenden Begriffsbestimmungen gelangt. Nach der herrschenden Ansicht[8]) ist die Straßenbahn »ein Schienengleise, welches auf eine bereits vorhandene Straße, ohne sich über deren Oberfläche zu erheben und den bisherigen Verkehr irgendwie zu stören, gelegt wird, um darauf Personen- und Waaren-Transportwagen zur Erleichterung des Verkehrs zu den fahrplanmäßigen Zeiten fortzubewegen und an beliebigen Orten der Straße Personen ein- und aussteigen zu lassen, sodaß man es in ihr allerdings mit einer wirklichen Transport-Industrie zur Erleichterung des Stadt- und Straßenverkehrs zu thun hat, welche zugleich den bisherigen Verkehr in keiner Weise hindert.« Sie ist sachwidrig und konnte nicht beibehalten werden, weil der Schwerpunkt auf Aeußerlichkeiten gelegt ist und aus Nebenumständen Begriffsmerkmale unzulässigerweise gezogen sind. Huber[9]) begreift dagegen unter Tramways »Beförderungsmittel für Personen im Innern von Städten oder großen

---

[5]) z. B. LdOHG zu Stuttgart 13. Juni 1876 (Württ. GerBl XII 306 ff.); ROHG 28. Nov. 1876 (Entsch. XXII 237) und 4. Sept. 1878 (D EZ 1878 S. 1034); RG 2. Dez. 1879 (Braun u. Blum Ann. I 193, Eis. Entsch. I 31) 16. April 1880 (Entsch. I 279, Eis. Entsch. I 152) 22. Juni 1880 (Entsch. II 8, Eis. Entsch. I 228) 15. Jan. 1881 (EisArch. 1881 S. 118, Eis. Entsch. I 357) 25. Febr. 1882 (Seuffert Arch. N. F. VIII 432, Eis. Entsch. II 223) v. 13. Febr. 1883 (Eis. Entsch. III 8), 24. Nov. 1883 (D EZ 1884 S. 286, Eis. Entsch. III 133) 22. Okt. 1884 (ebenda IV 19) 18. Sept. 1885 (ebenda IV 371) 15. Nov. 1886 (ebenda V 115) 23. März 1888 (Entsch. XXI 13); 8. Dez. 1890; Preuß. Kammerg. 14. Febr. 1884 (Eis. Entsch. III 315).

[6]) Preuß. OTr (PlenBeschl.) 2. Okt. 1875 (Entsch. LXXVI 374, Oppenhoff's Rechtsprechung XVI 625, Goltdammer Arch. XXIII 408); RG 19. Mai 1885 (Entsch. in Strafs. XI 205). Vergl. S. 5 Anm. 3.

[7]) Preuß. OVG 29. Nov. (Parey, Rechtsgrundsätze II 44), 22. u. 29. Dez. 1883 (Entsch. X 192, 198) 14. Febr. u. 13. Mai 1891.

[8]) z. B. Puchelt's Zeitschr. f. Franz. Civilr. XV 146 ff.; Wallmann's Zeitschr. f. Preuß. Recht IV 129 ff.; Zeitschr. f. Lok.- u. Straß.Bahnw. III 160.

[9]) Das Tramwayrecht 18.

Ortschaften oder zur Verbindung von Städten mit deren Vorstädten oder Außengemeinden, bestehend aus in den Straßenkörper eingelegten Schienen, die auf einmal nur von einem Fahrzeug befahren werden,« sodaß nach ihm die Eigenschaft schon wegfiele, wenn Güterbeförderung verbunden wird oder der einzelne Zug aus mehreren Wagen besteht.

Endlich wird in der Bahnbaukunde Straßenbahn jeder in den Straßenkörper eingelegte Schienenweg bezeichnet, sodaß für sie der bestimmungsgemäße Anlagezweck nicht in das Gewicht fällt, sie vielmehr das unterscheidende Merkmal gegenüber anderen Schienenwegen ausschließlich in die Benutzungsart des Untergrundes legten, ob er nämlich Jedermann als Weg zugänglich oder nur für den Bahnkörper in Anspruch genommen ist. Deshalb zählen Bauhandbücher den Straßenbahnen noch Anlagen bei, welche durch andere Rechtsgrundsätze beherrscht, im Verwaltungsgebrauche anders beurtheilt und behandelt, nämlich dem Eisenbahnrechte bezw. den Satzungen für Bahnen untergeordneter Bedeutung unterstellt werden.

Bei dieser Meinungsverschiedenheit und Unklarheit über den Begriff Straßenbahnen kann die abweichende Auffassung des Auslandes mit der heimischen nicht befremden, wonach gemeinüblich alle im Straßenkörper ruhenden Schienenwege und der Betrieb darauf den straßenbahnrechtlichen Grundsätzen unterworfen sind, sodaß man einer Scheidung in örtliche (städtische) und ländliche sowie einer Aussonderung der Tramway als besonders gestaltete Straßenbahnart begegnet und Betriebsunternehmungen in der Ausdehnung von Mailand nach Magenta noch Straßenbahnen benannt werden, die nach heimischer Auffassung »Bahnen untergeordneter Bedeutung« sein würden[10]).

Schließlich darf nicht unerwähnt bleiben, daß mit Straßenbahn bald der Betrieb, bald nur die für diesen hergerichtete Anlage (der Schienenweg), bald sogar das ganze Unternehmen und der Unternehmer getroffen werden soll. Dies wird in vorliegender Arbeit beibehalten.

---

[10]) Vgl. für Schottland: The Tramways Act. 1861 Art. 2; für Frankreich: Sérafon: étude sur le chemin de fer, les tramways pp. S. 5, Beuf: le chemin de fer d'enterêt locale (Paris 1885) S. 57; für Italien: Ferraris im arch. giur. XII 160; Todesco le Tranvie (Firenze 1883) S. 18.

§ 2. Stellung gegenüber den Eisenbahnen[1]).

Eine Abart der Eisenbahnen, wofür solche in der Rechtsprechung des Reichsgerichts in Civilsachen bedingungslos[2]) in dieser für Strafsachen wenigstens unter gewissen Verhältnissen[3]) erklärt werden, sind die Straßenbahnen jedenfalls nicht, wofern nicht etwa gegen den herrschenden Rechts-, Gerichts- und eisenbahntechnischen Sprachgebrauch jeder Beförderungsbetrieb auf Schienenwegen oder jeder zu Beförderungszwecken geschaffene Schienenweg die Bezeichnung »Eisenbahn« verdient[4]). Nach der Bahnbaukunde und Bahnbetriebstechnik[5]) sind Eisenbahnen jedoch blos solche Eisenschienenwege, auf welchen Fahrzeuge zur Beförderung von Personen und Gütern zu laufen bestimmt sind. Die Eisenbahnrechtswissenschaft fügt noch weitere Begriffsmerkmale als wesentlich hinzu[6]), nämlich daß der Verkehr ein öffentlicher sei, zur Triebkraft der Dampf benutzt werde und der Anlage staatlicherseits wirthschaftliche Bedeutung zugestanden sei. Daher gelangen die Einen[7]) zu einer dahingehenden Begriffsbestimmung der Eisenbahn, daß sie »Schienenwege bezw. auf solchen ausgeführte Betriebsunternehmungen seien, welchen nach dem Befinden der zuständigen staatlichen Behörden eine solche wirthschaftliche Bedeutung zukommt, daß die Eisenbahngesetzgebung voll auf sie Anwendung finden müsse«, während andere die Eigenart der Beförderung auf festen Gleisen mittels Dampfkraft für die maßgebenden Merkmale erklären[8]).

Ob diese Begriffsbestimmungen ausreichen und welche den Vor-

---

[1]) v. Reitzenstein: a. a. O. § 2 II 577.

[2]) Oben § 1 S. 3 Anm. 5.

[3]) Von ihm wird nämlich StrGB § 315 für anwendbar erklärt auf elektrische Bahnen durch Urt. 17. Sept. 1885 (Entsch. in Straff. XI 371), auf Straßenbahnen mit Lokomotivbetrieb durch Urt. 3. Juli 1884 (ebenda XII 33), selbst wenn die treibende Dampfmaschine kein besonderes Gefährt, sondern ein Theil des die Personen aufnehmenden Wagens ist durch Urt. 9. Dez. 1887 (ebenda XVI 431). Vergl. oben § 1 Anm. 6.

[4]) In diesem Sinne gebraucht ihn Eger in seiner Sammlung der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen (Berlin, Carl Heymann's Verlag).

[5]) v. Weber: Schule des Eisenbahnwesens (4. Aufl.) S. 3.

[6]) Eger: Handbuch d. Preuß. Eisenbahnrechts (Breslau 1889) I 2 Anm. 3.

[7]) z. B. Gleim: Das Recht der Eisenbahnen in Preußen (Berlin 1891) § 1 I 4.

[8]) z. B. Olshausen: Kommentar zum StrGB (Berlin 1890) 1280[3].

zug verdient, ist an dieser Stelle nicht zu untersuchen, weil es der gestellten Aufgabe zu fern liegen würde und dabei für deren Lösung ohne Bedeutung ist. Jedenfalls haben die Eisenbahnen eine weitere Aufgabe als die Förderung des Orts- und Vorortsverkehrs, indem sie vielmehr auf die Befriedigung des Weltverkehrsbedürfnisses abzielen, gilt die Verwendung des Dampfes als bewegende Kraft bei ihnen für eine unerläßliche Voraussetzung und pflegt vom Erforderniß eines eigenen, für den sonstigen Verkehr abgeschlossenen Bahnkörpers nur ausnahmsweise für kurze Strecken abgesehen zu werden. Nach allen drei Richtungen sind gerade die entgegengesetzten Eigenschaften für die Straßenbahn bestimmend, sodaß beiderlei Bahnen bezw. Betriebsunternehmungen zu erheblich unterschieden sind, um die Unterordnung der Einen unter die Anderen möglich erscheinen zu lassen. Hieran kann auch der Umstand nichts ändern, daß nach Bayrischem Rechte[9]) »die Umwandlung eines öffentlichen Weges in eine Eisenbahn« gesetzgeberischerseits der Erbauung von Eisenbahnen gleichgestellt wird, weil schwerlich an die erst 1876 in Bayern eingebürgerten, bisher bloß in Amerika und Frankreich bekannt gewesenen Straßenbahnen gedacht war, sondern die unter Benutzung einer dieserhalb geschlossenen Landstraße zustande gekommene Bahnausführung zwischen Fürth und Nürnberg vorgeschwebt haben mag. In Hamburg[10]) hat man umgekehrt Veranlassung genommen, ein besonderes Straßenbahngesetz zu erlassen und in Preußen[11]) ist gelegentlich der letzten Tagung des Landtages das Einbringen eines solchen in Aussicht gestellt. Unrichtig ist dagegen, daß bei den Straßenbahnen regelmäßig der Umfang der Anlage und des Betriebes geringer sowie der Gefährlichkeitsgrad niedriger sei als bei den Eisenbahnen, da manche Betriebe (z. B. Berlin, Hamburg) viel bedeutender sind als einzelne Vollbahnen und die meisten Nebenbahnen.

§ 3. Stellung gegenüber sonstigen Bahnbetrieben.

Zu den im Reichsgesetze vom 28. Mai 1885 § 1 für versicherungspflichtig erklärten Bahnbetrieben gehören nach der vom

[9]) V 20. Juni 1855 § 1 (RegBl 1855 S. 655).

[10]) Unterm 28. September 1864.

[11]) Zeitschr. f. Transportwesen VIII (1891) 149.

Bundesrathe gutgeheißenen Auffassung des Reichsversicherungsamtes sowohl die Anschlußbahnen von Eisenbahnen nach gewerblichen Anstalten oder Lagerplätzen und die zur Verbindung gewerblicher Betriebsstätten untereinander angelegten Industriebahnen, als auch Feld- und Forstbahnen, sowie etwaige zur Belustigung in Vergnügungslokalen betriebenen Bahnanstalten, z. B. Rutschbahnen. Man kann umsomehr versucht sein, dieselben mit den Straßenbahnen in Verbindung zu bringen, als sie vom Reichsversicherungsamte mit Genehmigung des Bundesraths, soweit nicht etwa Nebenbetriebe von Hauptbetrieben, welche bei anderen Genossenschaften Mitgliedschaft gefunden hatten, in Frage kamen, der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft zugewiesen sind. In Wahrheit besteht bis auf den Umstand, daß hier wie dort die Fahrzeuge auf Schienenwegen laufen, nicht die allergeringste Uebereinstimmung. Sie dienen ausschließlich Sonderzwecken des Unternehmers, nämlich der Bequemlichkeit und Erleichterung seines Hauptbetriebes, und nicht dem Ortsverkehre, ruhen überwiegend auf besonderem Grunde und nur vereinzelt im Straßenkörper, auch fehlt ihnen mit alleiniger Ausnahme der Vergnügungsbahnen, die gegen Entgelt allgemein zugänglich zu sein pflegen, das Merkmal der Oeffentlichkeit. Nicht minder ist die Gefahrenmöglichkeit und der Gefährlichkeitsgrad bei diesen Bahnen wesentlich verschieden von den Straßenbahnen in unserem Sinne, deshalb haben die berührten Bahnbetriebs-Unternehmungen sämmtlich auszuscheiden, so oft es sich um Straßenbahnbetriebe handelt, und bleiben vorliegend unberührt.

§ 4. Stellung zu sonstigen Fuhrbetrieben.

In Würdigung der augenfällig großen Unterschiede, welche bezüglich wesentlicher Begriffsmerkmale zwischen Straßen- und Eisenbahnen obwalten, unterstützt durch den Umstand, daß nach Preußischen Verwaltungsgrundsätzen[1]) die Straßenbahnen den Straßengewerben im Sinne RGewO § 37 zugezählt werden, wohin allerdings auch der öffentliche Fuhrbetrieb gehört, ist Rechtsprechung[2])

[1]) MReskr v. 14. Juni 1872 und 19. März 1873.

[2]) Oben § 1 Anm. 5—7, § 2 Anm. 3.

und Wissenschaft[3]) versucht worden, sie für eine Gattung der öffentlichen Fuhrbetriebe zu erklären, zumal wenn Pferdetriebkraft zur Verwendung kommt. Auch dies ist verfehlt. Abgesehen von minder einschneidenden Unterscheidungsmerkmalen genügt schon der Hinweis, daß die Fahrzeuge der Straßenbahnen an Schienen gebunden sind, um die Verschiedenheit der Rechtslage zwischen beiderlei Gattungen von Verkehrsbetrieben in den öffentlichen Straßen darzuthun. Denn das Gebundensein der Straßenbahnfahrzeuge am Schienenwege behindert deren willkührliches Abbiegen und bewirkt damit für die zum Schutze der Ordnung, Ruhe und Sicherheit an Leben, Gesundheit und Eigenthum der Staatsbürger im Straßenverkehre berufene Polizei die Zwangslage, besonders geartete Vorschriften zur Regelung der Straßenbenutzung zu erlassen[4]). Andererseits setzt die Nothwendigkeit des Schienenbaues die maßgebenden Behörden in den Stand, den Straßenbahn-Unternehmern Auflagen zu machen, welche von sonstigen Fuhrbetrieben unerreichbar[5]) und unerzwingbar sind. Der für die Vorbereitung der Verkehrsmöglichkeit unerläßliche Schieneneinbau in den Straßenkörper, wird nämlich mit vollem Fug und Rechte als eine so eigenartige, außerhalb der allgemeinen Wegebenutzungsbefugniß liegende Form des Straßengebrauches aufgefaßt, daß sie keinen Ausfluß der Wegeeigenschaft bilde, nicht zu den natürlichen Gebrauchsäußerungen gehöre, vielmehr ein besonderes Einverständniß des Straßeneigenthümers bedinge[6]). Solches zu geben, ist dessen freies Recht, woraus seine Macht folgt, beliebige Gegenleistungen zu verlangen. Davon wird in der ausgiebigsten und der mannigfaltigsten Weise Gebrauch gemacht durch Aufbürden der Pflasterunterhaltung und -reinigung, Beihilfe bei Straßenverbreiterungen oder -erweiterungen, Abführung einer Straßenbenutzungsgebühr und auf ähnliche Weise mehr. Anderen, die öffentlichen Straßen gebrauchenden, Fuhrbetrieben gegenüber hat die Macht und das Recht der Gemeindebehörden zu einem entsprechenden Vorgehen und Verlangen seine

---

[3]) Olshausen a. a. O. 1279[3]; K. Hilse: Schutzbedürfniß der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete (II. Aufl.) § 25[15].

[4]) Unten § 15 I c. S. 30, 31.

[5]) RG 16. Jan. 1889 (V 26a 1888).

[6]) Preuß. OVG II 22 u. 29. Dez. 1883 (Entsch. X 192, 198 ff.).

Dienste versagt. Mithin liegt zwischen beiden Beförderungsformen eine so stark abweichende Gestaltung in sachlicher und rechtlicher Hinsicht vor, daß von einer Unterordnung der Straßenbahnen unter die Fuhrbetriebe im allgemeinen keine Rede sein kann, man es vielmehr mit zwei verwandten Verkehrsmitteln verschiedener Gattung zu thun hat.

§ 5. Wesen der Straßenbahnen.

Gehören nach den Vorerörterungen die Straßenbahnen weder zu den Eisenbahnen noch zu den Fuhrbetrieben, weichen sie überdies von den sonstigen Gattungen der Bahnbetriebe so sehr ab, daß eine Gleichstellung mit diesen sachwidrig ist, so gestalten sie sich ihrem innern Wesen nach zu einer selbständigen Abart der Beförderungsbetriebe und verdienen als solche eine abgesonderte Behandlung. Sie bilden hier ein eigenartiges Mittelglied zwischen den »Eisenbahnen« und den »öffentlichen Fuhrbetrieben«[1]. Jenen nähern sie sich durch die Benutzung von Schienenwegen sowie eine größere Leichtigkeit und ergiebigere Massenhaftigkeit der Verkehrsüberwältigung, diesen dagegen durch Benutzung des Straßenkörpers und damit durch ihr Eindringen in das Straßengewühl und das Innere der Ortschaften. Gemeinsam ist ihnen allen der gleiche Zweck, nämlich die Vermittelung der Ortsveränderung, Befriedigung des Bedarfs der Menge nach dieser; auseinander gehen sie dabei wieder im Umfange und Ziele, welcher bald auf den Fernverkehr, bald auf den Nachbar- oder Ortsverkehr und hier wieder theils auf Massen-, theils auf Einzeln-Bedarfsbefriedigung gerichtet ist, sowie in der Form der Befriedigungsmittel und in den dieser entsprechenden Einrichtungen.

Unter so bewandten Umständen kann es nicht befremden, daß das Wesen und die Rechtsnatur der Straßenbahnen in der Wissenschaft und im gewöhnlichen Leben vielfach verkannt wird, was nicht selten zu einer verhängnißvollen Sachbehandlnng geführt hat. Die Eisenbahntechniker glauben die Straßenbahn als eine ihrer

---

[1]) Gemeinüblich zählen dahin Omnibusse, Stellwagen, Thorwagen, Droschken, Fiaker.

unwürdige Einrichtung betrachten und sich von ihr lossagen zu dürfen, indem sie bei Darstellungen ihrer Fachkunde derselben kaum Erwähnung thun. Den Fuhrbetrieben gelten sie indeß wegen gewisser scheinbarer Vorrechte im Straßengewühle und bei der Straßenbenutzung als eine Art Schoßkind der Polizei, weshalb sie ihren Unwillen über diesen vermeintlichen Vorzug nicht selten durch allerhand Eingriffe in die Betriebssicherheit Ausdruck zu geben pflegen. Dabei sind die Straßenbahnen jedoch für den Verkehr unerläßliche, die vorher bestandenen Verkehrsbewältigungsweisen naturgemäß ergänzende und damit sogar deren Zweckbestimmung fördernde Unternehmungen. Sie dienen den Eisenbahnen, indem sie die von diesen bisher ungelöste Aufgabe der Massenbeförderung im Ortsverkehre lösen und sie deshalb von deren Erfüllung befreien; sie dienen den Fuhrbetrieben durch die den Unbemittelten gebotene Fahrgelegenheit ohne ihnen diejenigen als Abnehmer zu entziehen, welche zur Benutzung eines besonderen Fahrzeugs ausreichende Mittel und Neigung besitzen oder ein Vorurtheil gegen die gemeinsame Beförderung mit Angehörigen aller Gesellschaftsschichten haben. So nutzen sie schließlich Beiden ohne Einer zu schaden.

Nur wenn die Straßenbahnen dem Eisenbahnrechte nicht unterstehen, für sie die Unanwendbarkeit der Gewerbeordnung wegfällt und deshalb ihre Unterordnung unter die Straßengewerbe rechtlich begründbar ist, sind solche entsprechend dem Verwaltungsgebrauche gemeinüblich Gewerbebetriebe und hat ihr Unterbau die Eigenschaft gewerblicher Anlagen. Hieraus ergeben sich wichtige Grundsätze in rechtlicher, politischer und wirthschaftlicher Hinsicht, die am geeigneten Orte in ihrer Tragweite hervortreten werden, hiervon wird die Lösung der Streitfragen abhängen, ob die Straßenschienenwege blos für den öffentlichen Gebrauch bestimmte (publico usui destinatae) oder, weil ihr Unterbau im öffentlichen Straßenkörper ruht, unter allen Umständen öffentliche Wege sind, ob sie zur Verstaatlichung oder Verstadtlichung tauglich oder dem Privatunternehmen unentziehbar sind.

Jedenfalls gehört zum Wesen der Straßenbahn, einer möglichst großen Menschenmenge Gelegenheit und Möglichkeit zum Fahren zu bieten, widrigenfalls sie ihre Aufgabe verfehlt, sodaß ihr Wesen in der Massenbeförderung besteht. Sie muß, um eine möglichst

große Abnehmerzahl ihrer Leistungen zu erlangen, sich nach den Bedürfnissen des Verkehrs richten und ihre Einrichtungen dem aus Beobachtung des Geschäfts- und Verkehrslebens zu gewinnenden Verkehrsgesetze anpassen.

§ 6. Arten der Straßenbahnen.

Für die Beförderungsbetriebe auf Schienenwegen im Straßenkörper sind verschiedene Benennungen gebräuchlich als: Straßenbahn, Straßeneisenbahn, Pferdebahn, Pferdeeisenbahn, Trambahn, Tramway[1]). Bisweilen wird auch die Triebkraft, theils als Eigenschaftswort (z. B. elektrische) theils im Hauptwort (z. B. in Dampfstraßenbahnen) vorgesetzt. Nicht minder spricht man von Zahnradbahn, Drahtseilbahn, wo es sich um Unternehmungen handelt, die der Begriffsbestimmung der Straßenbahnen unterliegen, sodaß hier gewisse Eigenthümlichkeiten in der Ausführungsart im sprachgebräuchlichen Namen des Unternehmens zum Ausdrucke gelangt sind. Diese Vielseitigkeit der Benennung ist indeß ohne Bedeutung, beruht überwiegend auf Zufälligkeiten, und ist deshalb für die weitere Behandlung werthlos.

Um so erheblicher ist die Unterscheidung der Straßenbahnen nach der verwendeten Triebkraft in Pferde-, Dampf-, elektrische, Preßbahnen, weil nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen[2]) bei den drei letzteren der Strafrechtsschutz für Eisenbahnen zugebilligt, bei den Pferdebahnen dagegen versagt wird.

Nach Beschaffenheit und Ausführung der Anlage wird von ein- und doppelgleisigen, sowie von Seil- und Zahnradbahnen, nach dem Beförderungsgegenstande von Personen-, Güter-, oder

---

[1]) Im Auslande fast ausschließlich gebräuchlich. R. Souttar: Street Tramways, London 1877; Challot: Tramways et chemins de fer sur routes, Paris 1877; Sérafon: les tramways, Paris 1882; Guillaume: les tramways, Paris 1882; Bianchi: l'impianto e l'esercizio dei tramways, Milano 1883; Huber: das Tramwayrecht, Zürich 1889; A. Mayer: Ueber Tramways (Pferde- und sonstige Straßenbahnen) in ökonomischer und politischer Hinsicht i. d. Zeitschr. f. Transportw. u. Straßenbau VI 33. 47. 56. 66. 78; Prix: Zur Wiener Tramwayfrage (ebenda VI 21). Vigouroux: législations et jurisprudence des chemins de fer et des tramways, Paris 1887.

[2]) Oben § 2 Anm. 3 S. 5.

gemischten Betrieben, endlich nach der Ausdehnung des Betriebes von Ortsverkehrs- und Nachbarorts-Bahnen[3]) gesprochen. Nach der Person des Anlagebesitzers oder des Unternehmers hat man es mit Gemeinde- oder Privatbahnen, Gemeinde- oder Privatbetrieb[4]), mit Eigen- oder Pachtbetrieb zu thun. Weil der Unternehmer vielfach eine Aktiengesellschaft ist und eine Genossenschaft[5]) sein könnte, ist endlich bisweilen sachwidrig von Aktien- oder Genossenschafts-bahnen die Rede.

Von verschwindenden Ausnahmen abgesehen, hat Privat-Unternehmungsgeist und Privat-Kapital die vorhandenen deutschen Straßenbahnen geschaffen. Blos in Halle, Köpenick, Mariendorf, Rixdorf und Wiesloch, sowie theilweise in Halle ist die Herstellung aus Gemeindemitteln im Wege der Gemeindewirthschaft erfolgt. Mariendorf und Rixdorf haben die Unersprießlichkeit ihres Unternehmens schnell eingesehen und dasselbe unter dem Herstellungswerthe einer leistungsfähigen Betriebsgesellschaft überlassen[6]). In Köpenick und Halle ist der Betrieb verpachtet, in Wiesloch wird er auf Gemeinderechnung verwaltet.

§ 7. Aufgabe der Straßenbahnen.

Der vormals herrschende Glaube, daß die Straßenbahnen, weil dem Unternehmungsgeiste zu Erwerbszwecken entsprungen, lediglich den Bereicherungszwecken der Unternehmer zu dienen bestimmt sind, ist längst der Erkenntniß gewichen, daß sie im höchsten Grade gemeinnützliche, für das Volkswohl unentbehrliche Einrichtungen sind. Auf wirthschaftlichem Gebiete fällt ihnen die Aufgabe zu[1]), für die gedeihliche Entwickelung des Gewerbes und des Wohlstandes in

---

[3]) Hiervon soll nach der Ansicht Einzelner abhängen, ob das Unternehmen der Gewerbeordnung untersteht oder entzogen ist. Vergl. oben § 1 Anm. 3.

[4]) K. Hilse: Verstadtlichung giebt die Unterscheidungsmerkmale.

[5]) K. Hilse: Genossenschaften mit beschränkter Haftpflicht als Straßenbahn-Betriebsunternehmer in Straßenbahn III (1890) 185 ff.

[6]) K. Hilse: Haftpflicht § 1 S. 7, Verstadtlichung § 2 S. 12.

[1]) K. Hilse Haftpflicht § 30 S. 121; Verstadtlichung § 15 S. 41; UnfallsgG 1 10 S. 26; Gieseke i. d. Zeitschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. VII 181; v. Lindheim a. a. O. 1. 2; Spitzer: über den Einfluß der Eisenbahnen auf die Kultur i. d. Zeitschr. f. Transportw. VI 246.

ihrem kleineren Betriebskreise zu sorgen, sowie dem Weltverkehre dadurch zu dienen, daß sie die Fahrgäste der Hauptbahnen billig und bequem bis in das Herz der bewohnten Orte bringen. Damit der Menschenzuwachs, welcher manchen Ortschaften aus der Nutzbarmachung größerer Kräfte und verbesserter Einrichtungen kommt und deren räumliche Ausdehnung fordert, zu keiner Gefahr für das Gesellschaftsleben werde, sind Verkehrsmittel unerläßlich, welche billig und zuverlässig die Ortsveränderung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte erleichtern, was von den bisher bekannten die Straßenbahnen noch immer am Besten vermocht haben. Denn daß ein zu dichtes Zusammenwohnen Laster und Verbrechen, Krankheit und Tod erzeugen, daß die Wohnungsverhältnisse mit Sterblichkeit und Verbrecherthum in ursachlichem Zusammenhange stehen, daß sie den Schlüssel für die Zufriedenheit und Wohlfahrt der Bevölkerung bilden, daß mit ihrer Verbesserung die Sterblichkeits- und Verbrechensziffern fallen, ist kein Geheimniß mehr[2]). Damit liegt ihre Aufgabe auch auf sittlichem Gebiete. Sie besteht hier in der Wohlfahrtsverbesserung für die Armen.

Dabei sind die Straßenbahnen jedoch gleichzeitig Gewerbe- und als solche Erwerbs-Unternehmungen. In dieser Eigenschaft soll ihr Betrieb für die angelegten Kapitalien einen Nutzen, für die dabei Werkthätigen einen ihren Leistungen würdigen Lebensunterhalt, für die Betheiligten einen der Gefahr des Unternehmens entsprechenden Gewinn abwerfen.

Diese beiden Aufgaben der Straßenbahnen, der allgemeinen Wohlfahrt und dem Erwerbe des Unternehmers zu dienen, stehen keineswegs in unlösbarem Widerspruche, bringen naturgemäß jedoch bei dem Einflusse, welchen Eigennutz auf beiden Seiten zu üben vermag, den Träger der öffentlichen Ordnung — die Staatsgewalt — in die Nothwendigkeit[3]), den Straßenbahnen durch Gesetzgebung und Verwaltung eine größere Aufmerksamkeit zuzuwenden, als sie für sonstige Erwerbszweige angezeigt erscheint und üblich ist.

---

[2]) Den ziffermäßigen Beweis bringt Buch 3.

[3]) Hierauf wird ausführlich in Buch 2 u. 3 zurückzukommen sein, jenachdem verkehrspolitische oder wirthschaftliche Erwägungen Platz greifen.

§ 8. Ursprung und Entwickelung.

I. Zur Bewältigung des Ortsverkehrs ein Bahnnetz anzulegen und einen Bahnbetrieb im Straßengewühle zu unterhalten, ist 1865 aus Dänemark durch Vermittelung des Ingenieurs Moller nach Deutschland überkommen. Demselben war es damals gelungen, das allgemeine Vorurtheil und die behördlichen Bedenken gegen dies Verkehrsmittel zu überwinden, sowie die erste Anlage zur Ausführung und den ersten Betrieb zur Eröffnung zu bringen. Der Ursprung der heutigen Straßenbahnen ist indeß in Amerika zu suchen, wo bereits 1852 Loubat die erste Pferdebahn anlegte, um 1854 eine solche in Paris bezw. Frankreich zu errichten. 1860 folgte England mit dem Bau der Birkenheader Bahn durch Train, 1863 Dänemark, 1865 außer Deutschland noch Oesterreich-Ungarn. Schließlich fanden sie ihren Weg in weitere Länder und Städte aller fünf Welttheile, wo sämmtlich sie in verschiedenem Umfange sowie abweichender Ausführungsart und Betriebsweise eingebürgert sind[1].

II. Die Straßenbahnen haben sich fast ausschließlich in den geschlossenen Städten entwickelt[2]. Sie kommen daher einer verhältnißmäßig viel kleineren Bevölkerung zugute, als jene Einwohnerzahl ist, über welche sich das ausgedehnte Eisenbahnnetz der Erde erstreckt. Erst in neuester Zeit hat die Anwendung der mechanischen Triebkräfte eine Gattung von Straßenbahnen geschaffen, welche auch der ländlichen Bevölkerung dient. Es sind dies die Dampfstraßenbahnen, die sich zwar schon jetzt bis ins Innere der großen Städte erstrecken, welche aber vorwiegend ihre Wirksamkeit in den Vororten der Städte und deren Nachbarschaft entfalten, jedoch mit Recht den Straßenbahnen zuzuzählen sind.

In Deutschland haben sie ihren Ausgang von Berlin genommen, wo am 22. Juni 1865 der Betrieb auf der damals eingleisigen 7800 m langen Strecke zwischen dem Brandenburger Thore und Charlottenburg eröffnet wurde, sodaß Zweck und Ziel gleich

---

[1]) Bei K. Hilse: UnfallsgG S. 24 ff. sind die 1889 bestandenen Betriebe der Welt zusammengestellt.

[2]) v. Lindheim a. a. O. 4; K. Hilse: Verstadtlichung § 4 S. 14, Haftpflicht § 1 S. 3—8, UnfallsgG § 9 S. 19 ff.

Anfangs auf die Befriedigung eines Ortsveränderungsbedürfnisses zwischen Nachbarweichbilden gerichtet war, man sich also nicht daran genügen ließ, dies Betriebsfeld auf einen Ort zu beschränken. Es folgten Betriebseröffnungen in Hamburg am 16. August 1866 und in Stuttgart am 29. Juli 1868.

Das mittlerweile erwachte Gefühl drohender Kriegsunruhen war der Förderung von Friedenswerken wenig günstig. Wie auf anderen Gebieten des Gewerbefleißes und des Unternehmungsgeistes damals ein Stillstand bemerkbar war, so trat solcher auch in der Entwicklung des Straßenbahnwesens ein. Vielleicht wirkte die Gesetzgebung im Gebiete des Aktienrechts durch das Einführen völliger Gründungsfreiheit und den plötzlichen Uebergang zur zügellosen Freiheit von ängstlicher Bevormundung mit. Jedenfalls kam erst nach Beendigung des Krieges, der Wiedererstehung Deutscher Einheit und des Deutschen Reiches, der Neubelebung von Handel, Gewerbethätigkeit und Verkehres die Unternehmungsluft für Straßenbahnanlagen und Betriebe wieder. 1872 wurden am 18. Mai in Leipzig, am 19. Mai in Frankfurt a. M., sowie im Laufe des Jahres noch in Dresden und Hannover Pferdebahnbetriebe eröffnet und die »Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft« gegründet, welche gegenwärtig die hervorragendste Stellung unter den Deutschen Straßenbahn-Betriebsunternehmungen einnimmt. Ihr Betrieb begann erst am 8. Juli 1873, in welchem Jahre außerdem noch die Betriebseröffnungen in Danzig am 21. Juli und Uetersen am 2. September erfolgten, worauf erst wieder im September 1875 in Wiesbaden ein neues Pferdebahn-Betriebsunternehmen ins Leben trat. Das Jahr 1876 brachte Düsseldorf am 6. Febr., Elberfeld-Barmen am 17. Febr., Bremen am 4. Juni, München am 26. Okt. und Metz am 1. Dez. die Eröffnung von Pferdebahnen. Fruchtbarer war das Jahr 1877 durch Eröffnung der Betriebe in Karlsruhe am 1. Febr., Köln am 20. Mai, Breslau am 1. Juli, Kassel am 9. Juli, Magdeburg am 16. Okt. sowie durch Gründung der dritten Berliner Gesellschaft »Neue Berliner Pferdebahngesellschaft«. 1878 trat in Hamburg am 15. April die Hamburg-Altonaer Pferdebahn in Mitbewerb und wurden die Betriebe zwischen Mannheim und Ludwigshafen am 3. Juni, Straßburg am 22. Juli und Ingolstadt

am 9. Nov. eröffnet, während 1879 Pyrmont im Juni und Stettin am 23. August Pferdebahnen erhielten, sowie in Bremen eine zweite Gesellschaft im August zum Mitbewerb zugelassen wurde. 1880 begann eine englische Gesellschaft ihre Thätigkeit in Dresden und Hannover durch Erweiterung der dortigen bestehenden Bahnnetze und pachtweise Betriebsübernahme auf den bestandenen Strecken; außerdem kam es zu neuen Betrieben in Chemnitz am 22. April, in Potsdam am 13. Mai, in Posen am 31. Juli, in Aachen am 16. Dez. Das folgende Jahr 1881 brachte den Betrieb in Bremerhafen und Lübeck am 1. Mai, in Augsburg am 10. Mai in Königsberg am 26. Mai, in Dortmund am 1. Juni, in Kiel am 9. Juli, in Nürnberg am 25. August, in Braunschweig am 1. Sept., in Rostock am 14. Okt., in M.-Gladbach am 12. Nov., in Duisburg am 24. Dez., sowie in Flensburg und Schwerin. An Fruchtbarkeit stand 1882 wenig nach, da Mülhausen am 20. März, Halle am 1. Okt., Köpenick am 19. Okt. Bahnen, und Hamburg-Altona durch den Eintritt von »The Hamburg-Altona a North Western Tramways Company« eine dritte Mitbewerberin erhielten. 1883 traten die Betriebe in Erfurt am 13. Mai, Crefeld am 5. Mai, Görlitz am 1. Juni, Mainz am 22. Sept. hinzu, denen 1884 solche in Mannheim-Feudenheim am 6. März, Offenbach am 10. April, Aachen am 13. Nov., sowie Mitbewerbsunternehmungen in Kassel durch die Stadteisenbahn am 25. Mai und in Magdeburg durch die Trambahn folgten. Für die folgenden Jahre blieben nur wenige Unternehmungen. In Heidelberg wurde am 13. Mai 1885, in Spiekeroog mit dem Beginn der dortigen Badezeit ein Pferdebahnbetrieb eröffnet; von der Weichbildsgrenze in Berlin kam es am 5. Mai 1886 zur Eröffnung eines Dampfbetriebes, welcher gegenwärtig einen Theil des Betriebsfeldes des Berliner Dampfstraßenbahn-Consortiums bildet, sowie zur Eröffnung von Pferdebahnbetrieben am 28. Mai in Schönebeck und 25. Juli in Wiesloch, ferner eines Mitbewerbs durch die Neue Straßenbahn am 25. August in Stuttgart. 1887 wurden am 28. Mai in Coblenz und am 28. Juni in Halberstadt Betriebe eröffnet und am 16. Sept. in Hamburg ein vierter Betriebsunternehmer zugelassen, 1888 in Bromberg am 18. Mai, Wittenberg am 26. Juni, sowie in Oldenburg, 1889 in Riesa am 19. Nov.,

1890 in Schleswig und Trier, 1891 in Bonn, Thorn und Friedrichshagen Betriebe eröffnet, während gegenwärtig solche in Gera und Würzburg zum Theil schon in Ausführung begriffen sind. Außerdem hat in Halle 1889 die Stadt weitere Linien ausgeführt, welche pachtweise durch die Elektrizitäts-Gesellschaft betrieben werden, und ist in Dresden eine neue Aktiengesellschaft als Mitbewerberin zugelassen.

Von den vorgedachten Betrieben sind diese zu Schwerin und Oldenburg inzwischen wieder eingestellt, die beiden Stuttgarter vereinigt, seit 20. Mai 1891 der Große Hamburg-Altonaer in diesen der Straßenbahn aufgegangen. Ueberdies war in Berlin das — oben unerwähnt gebliebene — Unternehmen der Großen Internationalen Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft von der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft erworben.

Hierzu treten die Zahnradbahnen nach dem Niederwald von Rüdesheim und Aßmannshausen, den Drachenfels bei Königswinter, die Filderbahn bei Stuttgart, die Schloßbergbahn bei Heidelberg, die Mahlbergbahn bei Ems und die Nerobergbahn bei Wiesbaden.

Danach bestehen zur Zeit 84 Straßenbahnbetriebe. Lichterfelde und Offenbach sowie theilweise Bremen verwenden Elektricität; in Halle werden Einrichtungen dafür getroffen. Charlottenburg (worunter die drei Betriebe des Berliner Dampf-Straßenbahn-Konsortiums durch den Grunewald, sowie nach Steglitz und Teltow zusammengefaßt sind), Feudenheim-Mannheim, Frankfurter Lokalbahn, Kasseler Straßenbahn, Mülhausen und die sämmtlichen Zahnradbahnen benutzen ausschließlich Dampf; Crefeld, Dortmund, Duisburg, Hamburg (Straßenbahn), Karlsruhe, Magdeburg (Trambahn), München, Straßburg und Wiesbaden gebrauchen theils Pferde-, theils Dampfkraft. Bei der Drahtseilbahn auf den Neroberg wird das Eigengewicht des abwärtsgehenden Wagens in Verbindung mit Wasser verwerthet.

§ 9. Bedeutung der Straßenbahnen.

I. Die Bedeutung der Straßenbahnen und ihre Unentbehrlichkeit wird am Besten durch die Ziffern ihrer Leistungen und

Leistungsfähigkeit veranschaulicht. Während im ersten Betriebsjahre des Deutschen Betriebes auf der 7 800 m langen Strecke 964 512 Fahrgäste auf 67 930 Fahrten bei 529 854 Nutzkilometern gegen 246 048 Mk. Fahrgeld durch 19 Wagen und 126 Pferde befördert wurden, war in Deutschland — abgesehen von den Zahnrad- und Drahtseilbetrieben, für die sichere Ziffern nicht erbracht sind — 1889 das Bahnnetz auf 1 349 092 m gestiegen, auf welchem 333 269 504 Fahrgäste bei 15 326 517 Fahrten und 80 725 266 Nutzkilometern gegen 40 220 359 Mk. Fahrgeld Beförderung fanden. Hierzu waren 3 062 Wagen, 14 493 Pferde und 161 Maschinen verfügbar. Von den Fahrgästen des Jahres 1889 gelangten zur Beförderung im elektrischen Betriebe 1 109 902 = 0,33 %, im Dampfbetriebe 15 535 960 = 4,65 % und im Pferdebetriebe 316 623 642 = 95,02 %. Die Gesammtzahl der im 25 jährigen Bestande Beförderten ist auf 3 Milliarden, die Einnahme auf 400 Millionen Mk. ermittelt[1]). Diesen Zahlen gegenüber zweifelt man heut nicht mehr an der Bedeutung der Straßenbahnen sondern bereits schon an ihrem Ausreichen.

II. Ihre Bedeutung beschränkt sich nicht blos auf die Massen-Verkehrsbewältigung: für die Wirthschaft und Staatsverwaltungskunst sind sie noch aus anderen Gesichtspunkten wichtig.

a) Insofern nämlich die Förderung des Familienlebens die Grundlage der Sittlichkeit und letztere wieder diese der Achtung vor dem Gesetze und des Gehorsams gegen die Obrigkeit, der Liebe zum Vaterlande bildet, muß die Straßenbahn in ihrem Erfolge, zur Besserung des Familienlebens beizutragen, als ein Hilfsmittel der Volksbeglückung aufgefaßt werden.

b) Weil sie die Ersparung von Kraft und Zeit bei Ortsveränderung schafft und damit ermöglicht, daß beides der Gütererzeugung oder dem Umsatze zugute kommen, trägt sie nicht unwesentlich zur Hebung von Gewerbe und Handel und damit zum Wohlstande bei.

c) In nicht geringer Anzahl werden Arbeitskräfte bei Verrichtungen im Straßenbahnbetriebe beansprucht, welche in ihrem

---

[1]) Ausführliche Ziffern bei K. Hilse: Schutzbedürfniß § 1 S. 1—8, § 25 S. 85 ff., § 29 S. 100 für Deutschland, UnfallsgG § 4 S. 23 aus der übrigen Welt, sowie unten in Buch 4.

erlernten Berufe keine Beschäftigung gefunden haben. Sie erlangen die Verwerthbarkeit ihrer Kraft, die Mittel zu ihrem eigenen und ihrer Familie Unterhalt und damit eine Lebensstellung durch die Straßenbahnen, welche sie mit deren Einstellung wieder verlieren würden und die sich durch deren Fortentwickelung verbessert. Abgesehen von diesen unmittelbar für sie aus dem Arbeitsmarkt entzogenen Kräften gewinnt derselbe noch mittelbar eine Verbesserung durch Entnahme derjenigen Arbeitskräfte, welche bei der vermehrten Erzeugung von Bedarfsgegenständen für die Straßenbahnen in Gewerbe- oder Landwirthschaftsbetrieben gebraucht werden.

d) Die Ausführung der Bahnanlagen, Beschaffung der Betriebsmittel und Triebkräfte, sowie der Ausrüstungsgegenstände geben den einschlagenden Gewerbebetrieben ein Absatzfeld, veranlassen sie deshalb zur Entfaltung ihrer Thätigkeit und schaffen ihnen Nutzen.

e) Viehzucht und Landwirthschaft, sowie der Handel gewinnen durch den Verbrauch von Pferden, Futter für dieselben und Streu, sodaß die Erzeugung oder Herbeischaffung der beregten Gebrauchsgegenstände belebt wird.

f) Ueberdies äußert sich ihr Einfluß auf dem Geldmarkte, indem für andere Zwecke überflüssiges Kapital bei Straßenbahnunternehmungen in verschiedener Weise nutzbringende Anlage findet, z. B. durch Erwerb von Antheilscheinen oder Schuldtiteln.

g) Neuerdings kommt eine neue Frage nach der Besteuerungs- bezw. Ausnutzungsfähigkeit der Straßenbahnbetriebe in Betracht. Ihre Tragweite wird vielfach unterschätzt und ist jedenfalls noch nicht gehörig aufgeklärt. Dem Wesen der Straßenbahnen liegt nämlich die Ausnutzung seines Betriebes für die Gemeindewirthschaft und Hebung der Gemeindeeinkünfte eigentlich sehr fern. In den letzten Jahren ist jedoch verschiedentlich versucht worden, aus dem Straßenbahnbetriebe eine mittelbare Einnahmequelle für die Gemeinden, in welchen er stattfindet, zu gewinnen, die Betriebseinnahmen theilweise für Gemeindezwecke in Anspruch zu nehmen, um durch die so erlangten Mittel zur Bestreitung von Gemeindebedürfnissen die Gemeindesteuerzahler zu entlasten oder sonstige Gemeindegefälle fallen zu lassen.

§ 10. Begriff und Inhalt der Straßenbahnkunde.

Dem aufmerksamen Beobachter der Vorgänge in der Gesellschaftswirthschaft und im Verkehre werden mannigfache Erscheinungen und eigenartige Gestaltungen auffallen, die seit dem Bestehen und Betriebe von Straßenbahnen hervorgetreten sind, und die Frage aufwerfen lassen, ob zwischen beiden wohl eine Wechselwirkung besteht bezw. welches von beiden die Ursache oder die Wirkung des Anderen sei. Das Beobachten der gebotenen Zustände und Zurückführen der Wahrnehmungen auf ihren Grund verschafft die Kunde der Eigenthümlichkeiten des Straßenbahnwesens nach Zustand, Ursache und Wirkung. Die so gewonnenen Erfahrungen machen die Straßenbahnkunde aus, welcher also die Aufgabe zufällt, die Eigenthümlichkeiten der Straßenbahnen nach Ursache und Wirkung auf den einzelnen Gebieten des Gesellschaftslebens und der Gesellschaftsordnung zur Darstellung zu bringen.

Die Grundlage der Gesellschaftsordnung bietet das Recht. Deshalb liegt die Frage am nächsten, ob und in wie weit das bestehende Recht durch die Straßenbahnen berührt wird, ob seine Satzungen ihren Eigenthümlichkeiten und Bedürfnissen bereits voll und ganz Rechnung tragen, oder ob vielleicht und in welchem Umfange ihrer Gestaltung durch das geltende Recht ein Hemmschuh angebracht, oder umgekehrt ein benöthigter Schutz versagt wird? Deshalb hat die Darlegung des Straßenbahnrechtes den Ausgangspunkt einer Straßenbahnkunde abzugeben.

Sofern durch die Straßenbahnen bestehende Zustände dergestalt berührt werden, daß einzelne Einrichtungen und Gepflogenheiten in bisheriger Weise nicht vollständig weiter bestehen können, sie sich also zum Eingriffe in eine fremde Machtsphäre gestalten, fragt es sich, ob der ungestörte Fortbestand des Seitherigen oder das Gewinnen des Neuen für die Allgemeinheit einen größeren Nutzen bietet. Letzterenfalls ist es besser, den durch die Zulassung der Straßenbahnen in ihren eingebürgerten Verhältnissen Gestörten das Abgeben des entsprechenden Theils ihrer Betriebs- und Waltungsfreiheit zuzumuthen, als zur Vermeidung jeder Störung Jemandes in der Art seiner Geschäftsführung und seinem Erwerbsfelde auf Einführung von Straßenbahnen zu verzichten.

Gleichzeitig wird der Umfang, bis zu welchem einerseits die Nachgiebigkeit der Einen, andererseits die Störung durch die Anderen reichen dürfe, abzuwägen sein. Damit wird aber das Gebiet der Politik betreten und die Nothwendigkeit geschaffen, die bezüglichen Fragen als Straßenbahnpolitik der Erörterung zu unterziehen.

Weil die Straßenbahnen als neue wirthschaftende Persönlichkeiten in das Wirthschaftsleben eintreten, wird zu untersuchen sein, ob für deren Wirthschaftsführung oder für die Gesammtwirthschaft abweichende Grundsätze geboten sind, in welcher Weise ihre Wirthschaftsführung einzurichten ist, inwieweit die Staats- bezw. die Gemeindewirthschaft abzuändern ist? Straßenbahnen sollen jedoch nicht blos dem Unternehmen dienen, sondern sind weiteren Kreisen zu nutzen bestimmt. Dies führt zur besonderen Erwägung, wieweit sich die scheinbar gegenüberstehenden Interessen der Allgemeinheit und des Unternehmens auf wirthschaftlichem Gebiete vereinigen, beiderlei Bedürfnisse zur gleichen Genugthuung befriedigen, aber auch beiderlei verfügbare Mittel thunlichst schonen lassen. Die Straßenbahnwirthschaftslehre wird jedoch nicht einseitig blos den Bedarf und die Mittel des Unternehmers gegenüber zu stellen, sondern zugleich die Bedeutung der Straßenbahnen für die Gesellschaftswirthschaft in das Bereich der Behandlung zu ziehen haben.

Daß ein sachwidriger Betrieb weder den Unternehmer, noch die Oeffentlichkeit befriedigt, dürfte kaum noch streitig sein. Die Erfahrungen auf diesem Gebiete haben bereits zu Grundsätzen geführt, die als Straßenbahnbetriebslehre zusammengestellt und begründet werden sollen.

So ergeben sich denn naturgemäß vier Abschnitte der Straßenbahnkunde, nämlich das Straßenbahnrecht, die Straßenbahnpolitik, die Straßenbahnwirthschaftslehre und die Straßenbahnbetriebslehre, welche in vier getrennten Büchern Behandlung finden werden. Die Straßenbahnbautechnik bleibt dagegen von der Darstellung ausgeschlossen, um nicht ein Gebiet zu betreten, dessen brennendste Fragen (z B. elektrische Hoch- oder Tiefleitung, Hoch- oder Untergrundbahn) heut noch ungelöst sind und nur auf Grund außergewöhnlich großer Sachkenntniß eine befriedigende Lösung finden könnten. Die Statistik als be-

sonderen Abschnitt zu behandeln, erscheint gleichsam nicht angezeigt. Sie soll vielmehr nur als sicherster Beweis zur Begründung der Richtigkeit gewonnener Grundsätze Verwerthung finden.

§ 11. Wissenschaftliche Bearbeitung.

Die Straßenbahnkunde hat bisher keine ihr Gesammtgebiet umfassende Darstellung gefunden[1]; selbst ihre einzelnen Theile sind nur mangelhaft bearbeitet. Insbesondere bietet nicht etwa die — nichts weniger, als reichhaltige — Litteratur der Eisenbahnkunde eine Darstellung der Straßenbahnverhältnisse, welche vielmehr dort absichtlich vermieden wird.

I. Von selbständigen Arbeiten bemerkenswerth sind nur für

a) das Straßenbahnrecht:

1. Stüssi: Straßenbahnen, einiges über deren Concession und Gesetzgebung (Zürich 1877),
2. K. Hilse: Haftpflicht der Straßenbahnen und der sonstigen Fuhrbetriebe (Berlin 1889, Carl Heymann's Verlag),
3. Huber: Das Tramwayrecht (Zürich 1889, Verlag von Meister u. Geller), von dem jedoch erst der allgemeine, die Concessionsertheilung für Straßenbahn- und Tramway-Unternehmungen behandelnde Theil erschienen ist,
4. K. Hilse: Das Schutzbedürfniß der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete (Berlin 1890, Carl Heymann's Verlag, bereits zwei Auflagen),
5. von Reitzenstein: Straßenbahnen in von Stengel's Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechtes (Freiburg i/B. 1890, Akad. Verlagsbuchhandlung von J. C. B. Mohr) Bd. II S. 576 ff.;

b) die Straßenbahnwirthschaft:

K. Hilse: Die Verstadtlichung der Straßenbahnen (Wiesbaden 1889, J. F. Bergmann's Verlag);

c) das Straßenbahnbetriebswesen:

---

[1]) In Italien hat C. L. Gasca unter »Il codice ferroviario« ein auf drei Bände berechnetes Werk begonnen, von dem erst der erste Band 1887 in Mailand erschienen ist.

1. K. Hilse: Die Betriebsunfälle in den Deutschen Straßenbahnbetrieben während der vier Jahre von 1882—1885 in verkehrspolizeilicher und gesellschaftswirthschaftlicher Bedeutung (Berlin 1886, H. S. Hermann's Verlag),
2. von Lindheim: Straßenbahnen, Statistisches und Finanzielles (Wien 1888),
3. K. Hilse: Die Sonntagsruhe und der Normalarbeitstag im Straßenbahngewerbe (Berlin 1889, Carl Heymann's Verlag),
4. K. Hilse: Das Unfallsgefahrengesetz in den Deutschen Straßenbahnbetrieben (Wiesbaden 1889, J. F. Bergmann's Verlag).

II. An Zeitschriften, welche bestimmungsgemäß theils ausschließlich, theils in erheblichem Umfange die Verhältnisse der Straßenbahnen zur Darstellung bringen, sind zu erwähnen:

1. Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Straßenbahnwesen (Wiesbaden, J. F. Bergmann's Verlag), jährlich drei Hefte im X. Jahrgange,
2. Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau (Berlin, Engelmann's Verlag), zehntägig im VIII. Jahrgange,
3. Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungarischen Monarchie (Wien, Hartleben's Verlag), Wochenschrift im IV. Jahrgange,
4. Die Straßenbahn, (Berlin, Verlag von Max Karfunkel), Wochenschrift im IV. Jahrgange,
5. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen (Berlin) im XXXI. Jahrgange.

Schätzenswerthe Besprechungen aus dem Gebiete des Straßenbahnwesens bieten vereinzelte Zeitschriften[2]) für das Privat-, das Straf- und das öffentliche Recht, ferner die volkswirthschaftlichen, die bau- oder gewerbetechnischen und die für Eisenbahnkunde. Die hier zu entnehmenden Untersuchungen werden bei der Erörterung der betreffenden Materien ihre Erwähnung finden.

---

[2]) Als solche sind hervorzuheben: Die Selbstverwaltung, das Preuß. Verwaltungsblatt, die Ztschr. für Preuß. Recht, für Französ. Civilr., Glaser's Annalen für Gewerbe- und Bauwesen, Centralbl. der Bauverwaltung, Baugewerkszeitung, Polytechnisches Centralblatt.

III. Die Lehr- und Handbücher des Staats- und Verwaltungsrechtes pflegen dagegen die Straßenbahnen unberücksichtigt zu lassen. Gleiches gilt von den Handbüchern des Strafrechtes oder der verschiedenen in Deutschland geltenden Privatrechte mit fast verschwindenden Ausnahmen. Nur bei der Lehre von der Haftpflicht und dem Eisenbahnschutze bleiben gemeinüblich die einschlagenden Verhältnisse der Straßenbahnen bisweilen nicht unberührt.

Die wissenschaftlichen Bearbeitungen des Straßenbahnrechtes und -wesens anderer Länder haben an dieser Stelle umsoweniger Erwähnung zu finden, als gewöhnlich im Auslande der Begriff Straßenbahnen ein von der Deutschen Auffassung sehr verschiedener ist, weshalb die Ergebnisse der dortigen Darstellungen und Untersuchungen nur mit großer Vorsicht für die hiesigen Verhältnisse verwerthbar sind. Wo solches angängig oder förderlich erscheint, werden sie an geeigneter Stelle und bei gebotener Veranlassung nicht unberücksichtigt bleiben[3]. Die vollständigste Uebersicht darüber bietet Meili: Grundriß des Rechts der modernen Verkehrs- und Transportanstalten (Leipzig 1888).

IV. Im Sommersemester 1890 bildete das Straßenbahnrecht, im Sommersemester 1891 die Straßenbahnkunde zum ersten Male den Gegenstand des Hochschulunterrichtes, indem öffentliche Vorlesungen darüber unter befriedigender Betheiligung der Studierenden an der Königl. technischen Hochschule zu Berlin zugelassen und abgehalten worden sind.

§ 12. Die Hilfswissenschaften und Hilfsmittel.

Hilfswissenschaften sind:

1. die Rechtswissenschaft und zwar sowohl nach bürgerlicher wie öffentlicher Richtung, aus welcher die Rechtsgedanken und Rechtsgrundsätze herauszusuchen, welche für die eigenthümlichen Verhältnisse der Straßenbahnen maßgebend sind;
2. die Statistik, insofern sie die Zustandsverhältnisse der Vergangenheit und Gegenwart ziffermäßig erkennbar macht, damit aber die sicherste Unterlage zur Beurtheilung verschafft, ob und inwieweit ein Bedarf für Leistungen der

---

[3]) S. oben § 1 S. 4 Anm. 10; § 6 S. 11 Anm. 1.

Straßenbahnen vorliegt, er seine Befriedigung bereits gefunden hat, oder erst noch erwartet;

3. die Wirthschaftslehre, welche die Grundsätze angiebt, nach welchen der Betrieb der Straßenbahnen einerseits eingerichtet werden muß, um seiner Zweckbestimmung zu genügen, andererseits für die Verbesserung der Gemeinde- oder Staatswirthschaft vortheilhaft ausgenutzt werden kann;
4. die Finanzwissenschaft, welcher die Gesichtspunkte zu entnehmen sind, wie am ergiebigsten das verfügbare Kapital für die Zwecke des Straßenbahnbetriebes zu gewinnen ist;
5. aus dem Gebiete der Landwirthschaft die Viehzuchts- und Ackerbau-Lehre zur Beurtheilung der zweckmäßigsten Gewinnungs-, Verwendungs- und Durchfütterungsart thierischer Triebkräfte;
6. aus der Gesundheitslehre die Thierheilkunde soweit Pferdebetriebe in Frage stehen;
7. aus den Naturwissenschaften bezw. der Technologie, die Elektrotechnik und die Dampfmaschinenkunde;
8. endlich aus der Bau- und Maschinenkunde, die Zweige des Tief-, des Bahn- und des Wagenbaues.

Die verfügbaren Hilfsmittel dieser einzelnen Wissensgebiete, welche theils in Lehrbüchern, theils in Urtheilssammlungen, theils in Fachzeitschriften niedergelegt sind, bilden gleichzeitig solche der Straßenbahnkunde, so weit sie für diese einschlagende Fragen, verwerthbare Grundsätze oder maßgebende Erfahrungen enthalten. Dieselben werden geeigneten Ortes zweckentsprechende Verwendung und Erwähnung finden, während ihre Aufzählung unthunlich erscheint.

Erstes Buch.

Das Straßenbahnrecht Deutschlands.

§ 13. Begriffsbestimmung.

Das Straßenbahnrecht hat den Inbegriff der Rechtssätze zu geben, welche die eigenthümlichen Verhältnisse der Straßenbahnen in Deutschland regeln. Sie können diesen entweder ihre Entstehung verdanken, oder ursprünglich für anderweite Verhältnisse gegeben, infolge des Aufkommens der Straßenbahnen durch die Auslegung im Umfange ihrer Anwendbarkeit erweitert worden sein und eine besondere Gestaltung erfahren haben. Zur Zeit ist das Straßenbahnrecht Deutschlands überwiegend ein ungeschriebenes. Weder die Reichsgesetzgebung noch — mit verschwindenden Ausnahmen[1]) — die Landesgesetzgebungen in Deutschland haben bisher für ihre Aufgabe erkannt, diejenigen Rechtsverhältnisse in entsprechender Weise besonders zu ordnen, welche durch das Hinzutreten der Straßenbahnen zu den bisherigen Verkehrsmitteln und in die Gesellschaftsordnung neu entstanden oder in ihrem Wesen verändert sind. Die Rechtsgedanken und Rechtsgrundsätze, welche für die einschlagenden Fragen im Bereiche des Straßenbahnwesens maßgebend sind, müssen durch die Ausdehnung bestehender Rechtssätze und Rechtseinrichtungen gewonnen werden, sodaß das Straßenbahnrecht gleichsam ein künstlich gewonnenes ist und auf der Auslegung von Satzungen beruht, welche zu Zeiten und für Verhältnisse gegeben wurden, wo das Entstehen und die Bedeutung der Straßenbahnen noch im Dunkeln ruhte.

---

[1]) Bayern V. v. 20. Juni 1855 (RegBl 653 ff.) mit Bahn-PRegl f. Bahnen von untergeordneter Bedeutung von 1882 § 7 Abs. 4; Hamburg G v. 28. Sept. 1864; Hessen G v. 29. Mai 1884 für Nebenbahnen.

Die Gesetzesauslegung und Gesetzesausdehnung ist aber stets ein unzuverlässiger[2]) Weg, das thatsächlich Richtige zu treffen, weil der Gesetzesausleger in seiner Person scharfe Urtheilskraft, gründliche Kenntniß des gesetzgeberischen Willens, genaues Verständniß der in Frage kommenden Zustände und Eigenthümlichkeiten vereinigen muß, was alles nicht bei jedem hierzu Berufenen zusammentrifft. Außerdem gelten gesetzgeberisch von den gemeinzuläßigen Auslegungsregeln abweichende für Strafsatzungen und Ausnahmebestimmungen, worauf z. B. beruht, daß mit vollem Fug und Recht der Eisenbahnschutz den Straßenbahnen mit Pferdebetrieb zu versagen war[3]), während die strengere Haftpflicht der Eisenbahnen ihnen aufgebürdet werden durfte[4]).

Wo die Rechtsprechung bereits in Wirksamkeit zu treten Gelegenheit und vielleicht fortgesetzt in gleichem Sinne geurtheilt hatte, läßt sich allenfalls von einem durch Gerichtsgebrauch geschaffenen Rechtszustande für die Straßenbahnen sprechen. Wo solches dagegen noch nicht der Fall ist, wo selbst die Wissenschaft noch geschwiegen hatte oder wo zwischen Wissenschaft und Rechtsprechung Meinungsverschiedenheit besteht oder verschiedene Spruchbehörden abweichend geurtheilt oder mehrere Bearbeiter widersprechende Ansichten in der nämlichen Frage geäußert haben, fehlt es an jeder sicheren Grundlage des Rechtszustandes. Eine Art legaler Auslegung stellt für Preußen[5]) eine dahingehende Verwaltungssatzung her, daß Straßenbahnen den Straßengewerben im Sinne der Gewerbeordnung § 37 zuzuzählen, sobald sie nicht ausdrücklich dem Eisenbahnrechte behördlicherseits überwiesen sind.

Nach alledem hat das heutige Deutsche Straßenbahnrecht die auf den geltenden Reichs- und Landesgesetzen beruhenden Rechtsgedanken und Rechtsgrundsätze zur Darstellung zu bringen, wie solche durch die Rechtsprechung, durch den Verwaltungsgebrauch,

---

[2]) Unten § 15 II S. 31.

[3]) In der Reichstagsverhandlung v. 30. April 1891 ist ein Antrag von Pferdebahnbetriebsverwaltungen um Ausdehnung des Strafrechtsschutzes dem Reichskanzler als Material für die in Aussicht gestellte Strafrechtsnovelle überwiesen worden. Den Wortlaut des Berichts der XI. Reichstagskommission bringt die Straßenbahn IV 98 ff. Vergl. oben § 1 S. 3 Anm. 6.

[4]) Oben § 1 Anm. 5.

[5]) MReskr v. 14. Juni 1872 und 19. März 1873.

durch die wissenschaftliche Auslegung bereits gewonnen oder auf Grundlage der gesetzlichen Auslegungsregeln als darauf anwendbar zu befinden sind.

§ 14. Inhalt des Straßenbahnrechtes.

In diesem Umfange und Sinne bleibt das Straßenbahnrecht keineswegs auf das Gebiet des Privatrechtes beschränkt, greift vielmehr in das öffentliche Recht über, wenngleich die Straßenbahnen die Rechtsnatur reiner gewerblicher Privatunternehmungen selbst in dem Falle behalten, wenn auf Gemeinderechnung nicht blos der Gleiseinbau erfolgt war, sondern auch der Betrieb geführt wird. Denn sie unterstehen einer staatsbehördlichen Aufsicht, greifen in öffentlich-rechtliche Zustände ein und spielen im Bereiche des Straf- und Polizeirechtes eine gewichtige Rolle. Die Darstellung würde deshalb gleich unvollkommen sein, wenn die öffentlich-rechtlichen, als wenn die privatrechtlichen Gesichtspunkte unerörtert bleiben würden. Bei dieser Sachlage kann streitig sein[1]), ob bei dem gegenseitig mannigfachen Durchdringen und Durchkreuzen öffentlicher und privater Rechtsgrundsätze in der nämlichen Rechtseinrichtung zum Gewinnen einer größeren Uebersichtlichkeit und Klarheit die Darstellung der einzelnen Rechtseinrichtungen unabhängig davon, ob und inwieweit ihre zu behandelnden Seiten dem einen oder anderen Rechtsgebiete angehören, in ihrer vollen Eigenthümlichkeit zusammenhängend zu entwickeln, oder ob eine Scheidung nach öffentlichem und Privatrecht vorzunehmen ist. Nach reiflicher Ueberlegung verdient der erstere Weg den Vorzug und ist deshalb zu verfolgen.

Das Straßenbahnrecht wird zunächst die Stellung der Straßenbahnen zum Staat und zur Gemeinde durch Darstellung des behördlichen Aufsichts- und Eingriffsrechtes beim Bau und dem Betriebe nach Inhalt und Umfang zu entwickeln, sodann sich mit den Personen und Gegenständen des Unternehmens, wobei einerseits die verschiedenen Formen, unter denen eine persönliche Bethei-

---

[1]) Auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts ist solches zwischen Eger a. a. O. unter 4 Seite V—VIII und Gleim a. a. O. § 3 S. 8 geschehen.

ligung denkbar ist, andererseits der Bau und Betrieb von einander zu halten sind, zu beschäftigen, die Belastung der Straßenbahnen nach dem Rechtsgrunde — Gesetz und Vertrag — zu erörtern, die verschiedenen Rechtsverhältnisse, welche aus der Betriebsführung, dem Bestande der Anlage und den Leistungen für den Betrieb entspringen können, nach Inhalt und Umfang klar zu legen, die möglichen Verstöße gegen Straf- und Polizeirecht festzustellen und endlich die Verfahrenswege zu zeigen haben, auf welchen Verstöße oder Streitigkeiten zum Austrage zu bringen sind, was zur Kenntniß der Zuständigkeitsverhältnisse der Verwaltungs-, Gewerbe- und ordentlichen Gerichte, bei letzteren im Straf- und Civilrechtsgebiete, führt.

§ 15. Quellen und Hilfsmittel.

I. Den Eigenthümlichkeiten und Bedürfnissen der Straßenbahnen hat die Deutsche Gesetzgebung bisher nicht nur keine Rechnung getragen, vielmehr sind sogar in den Reichs- und Landesgesetzen Straßenbahn und deren Ersatzbezeichnungen sprachungebräuchlich. Dies liegt vor 1865 in dem Fehlen der beregten Anlagen und Betriebe, später in dem Verkennen ihrer Eigenthümlichkeiten, Unterschätzen ihrer Bedeutung und dem Verleugnen des Rechtsbedürfnisses für sie an den maßgebenden Stellen. Neuerdings scheint sich dies ändern zu sollen. Wenigstens ist bei der jüngsten Tagung des Preußischen Landtages vom Regierungstisch aus das Einbringen eines Gesetzes, welches die bisher ungeordnet gebliebenen Bahnbetriebe umfassen würde, in Aussicht gestellt [1]. Zur Zeit ist man jedenfalls noch auf den ebenso mühsamen, wie unzuverlässigen Weg angewiesen, die zur Lösung einer auftauchenden Rechtsfrage benöthigte Gesetzesunterlage aus den vorhandenen, unter abweichenden Umständen und für anders geartete Verhältnisse gebotenen Satzungen herauszusuchen. In hervorragender Weise kommen hierbei in Betracht aus dem Gebiete der

---

[1]) Zeitschr. f. Transportw. V (1888) 298, VIII (1891) 149. Wiederholt hat der Verband Deutscher Fuhrwerksunternehmer um die Regelung des Straßenbahnwesens im Wege der Reichsgesetzgebung gebeten. Vergl. »Fuhrhalter« 1888 Nr. 57, 1890 Nr. 22; Straßenbahn II 4.

a) Reichsgesetzgebung: Die Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869, das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, die Arbeiterschutzgesetze vom 15. Juni 1883, 6. Juli 1884, 28. Mai 1885 und 22. Juni 1889, das Strafgesetzbuch vom 15. Mai 1871 nebst dessen Ergänzungen;

b) Landesgesetzgebungen in den bezüglichen Rechtsbüchern[2]) oder Gesetzessammlungen[3]) in öffentlich-rechtlicher Hinsicht die Grundsätze über die Aufgabe der Polizei und über die Straßenbenutzung, in privatrechtlicher dagegen die Abschnitte über Schadenersatz, Verträge und dingliche Rechte;

c) Besser ist man bezüglich der Satzungen gestellt, welche im Rahmen der ihnen reichsgesetzlich übertragenen Befugniß, das Straßenbahnwesen zu regeln, von den Ortspolizeibehörden in Form von Polizeiverordnungen ausgegangen sind Hier stehen solche zur Verfügung, welche erlassen sind für: Aachen am 21. December 1880, Altona am 24. August 1888, Augsburg am 3. August 1881, Berlin am 27. Mai 1865, Braunschweig am 9. September 1879, Bremen am 15. Juli 1878 und 28. Januar 1880, Bremerhafen am 7. Mai 1881, Breslau am 14. April 1877, Bromberg am 28. Mai 1888, Charlottenburg am 1. Mai 1886, Chemnitz am 24. Mai 1880, Crefeld am 22. Mai 1883, Danzig am 16. Juni 1873, Dortmund am 5. Februar 1883, Dresden am 30. September 1881, Durlach am 16. Januar 1888, Duisburg am 28. Ja-

---

[2]) In Deutschland giebt es vier Rechtsgebiete, nämlich des Preußischen Landrechts, für welches das am 5. Febr. 1794 verkündete Landrecht für die Preußischen Staaten die Grundlage bildet, des Gemeinen Rechts, welches auf dem corpus iuris civilis, corpus iuris canonici, Gesetzen des Deutscheu Reichs, dem gemeinen Deutschen Gewohnheitsrechte und landesgesetzlichen Bestimmungen der Geltungsgebiete beruht, des Französischen Rechts auf Grundlage des code Napoleon, welcher in Baden in einer Ueberarbeitung als badisches Landrecht gilt, endlich des Sächsischen Landrechts, dessen Quelle das am 2. Jan. 1863 verkündete bürgerliche Gesetzbuch für das Königreich Sachsen bildet. Dagegen haben nur die Eigenschaft einer amtlich verfaßten Aufzeichnung des bestehenden Gewohnheitsrechtes für Bayern: Der codex Maximilianus Bavaricus civilis und für Württemberg das dortige Landrecht; auch gilt in Bayern vereinzelt das Oesterreichische bürgerliche Gesetzbuch.

[3]) Solche bestehen für die einzelnen Länder, theils unter diesem Namen, theils unter Gesetz- und Verordnungsblatt, sowie für das Reich unter Reichsgesetzblatt.

nuar 1882, Düsseldorf am 1. Februar 1876, Elberfeld am 18. Juli 1885, Erfurt am 7. Mai 1883, Feudenheim am 20. November 1884, Flensburg am 2. April 1884, Frankfurt a. M. am 25. November 1876, 27. August 1888 und 1. Juli 1889, Gladbach am 21. December 1881, Halberstadt am 2. Juni 1887, Halle a. S. am 29. September 1888, Hamburg am 1. Februar und 16. December 1887 Hannover am 31. Juli 1874, Heidelberg am 27. April 1885, Ingolstadt am 19. November 1878, Kassel am 14. August 1882 und 1. September 1885, Karlsruhe im Juli 1881, Kiel am 6. Juli und 26. September 1881, Koblenz am 11. Mai 1887, Köln am 20. Juli 1890, Königsberg am 24. Mai 1881, Königswinter 10. August 1883, Leipzig am 20. November 1882, Lichterfelde-Teltow am 17. Juni 1886, Lübeck am 1. Februar 1886, Magdeburg am 4. October und 11. October 1877, Mainz am 3. September 1883, Mannheim am 4. Juni 1886, Metz am 2. Juli 1876, Offenbach am 18. Januar 1884, Posen am 22. Juli 1880, Rüdesheim am 8. Oktober 1885, Schönebeck am 11. August 1888, Stettin am 19. August und 14. Oktober 1879, Straßburg am 22. Juni 1878, Stuttgart von 1875, Uetersen am 20. September 1873, Wandsbeck am 1. September 1887, Wiesbaden 16. März und 16. September 1889, Wiesloch am 24. April 1886. Außerdem giebt es maßgebende Verfügungen der Central- und Provinzialbehörden in deren amtlichen Verkündigungsblättern, welche indeß vereinzelt vorkommen und deshalb erst an den zutreffenden Stellen Erwähnung finden werden.

II. Unzuverlässig ist der zugewiesene Weg zum Erlangen der Gesetzeskunde für Straßenbahn-Rechtsfragen, weil ein Irrthum und Verfehlen des Richtigen hierbei leicht vorkommen kann, selbst wenn die Gesetzesanwendungsregeln streng und sorgsam eingehalten werden[4]).

a) Der Kenntniß der gesetzlichen Bestimmungen muß nämlich deren Verständniß hinzutreten, welches im Auffassen ihres wahren Sinnes und ganzen Inhalts besteht. Die darauf gerichtete Thätigkeit heißt Auslegung (Interpretation). Man bedarf ihrer nicht blos zur Erkenntniß des Rechts im objectiven Sinne, son-

---

[4]) K. Hilse: im Deutschen Bauhandbuche (II. Aufl.) I 224 ff.

dern auch zur Beurtheilung einzelner Rechtsverhältnisse, sofern diese durch Willenserklärungen oder durch obrigkeitliche Entscheidungen bestimmt werden. Man unterscheidet gesetzliche (legale) und wissenschaftliche (doctrinelle) Auslegung, die erstere wieder in amtliche (authentische) und gebräuchliche (usuelle)[5], die letztere in wörtliche (grammatische), welche ausschließlich die Regeln des Sprachgebrauchs zu Grunde legt, und vernunftgemäße (logische), welche gleichzeitig auf den Zusammenhang des Gesetzes in sich und mit anderen, seinen erkennbaren Grund und die äußere Veranlassung zurückgeht, wodurch es geschehen kann, daß der Ausdruck bald enger, bald weiter ist, als es der wahren Absicht des Erklärenden entspricht. Sie ist ihrem Erfolge nach deshalb bald eine ausdehnende, bald eine einschränkende.

b) Sodann finden sich in dem Umfange der gesammten Quellen häufig einander widerstreitende Bestimmungen, was Collision der Gesetze genannt wird. Ist solches zwischen einem Gesetze des Norddeutschen Bundes oder des Deutschen Reichs und einem Landesgesetze der Fall, so geht das erstere vor. Im übrigen gilt die Regel, daß das neuere Recht dem älteren vorgehe, wobei jedoch zu beachten ist, daß die Aufhebung einer älteren Regel nicht nothwendig auch die Aufhebung einer neben derselben bestandenen Ausnahmebestimmung mit sich bringt. Bei Widersprüchen in verschiedenen Satzungen desselben Gesetzes gilt die spätere Satzung für die neuere, weshalb sie die vordere ausschließt.

c) Endlich muß, weil zur Entscheidung sich ergebender Rechtsfragen der Inhalt der vorliegenden Rechtsquellen keine ausdrücklichen Satzungen bietet, fast ausnahmslos auf den Geist des bestehenden Rechts zurückgegangen, die Lücke also durch Analogie[6]) auszufüllen versucht werden. Man unterscheidet Rechts- und Gesetzes-Analogie. Zur analogen Anwendung eines Gesetzes ist erforderlich, daß das betr. Gesetz, wenngleich nicht nach seinem

---

[5]) Die Wirkung einer solchen wird vielfach mit Unrecht der Auslegung beigelegt, zu welcher die Rechtsprechung des Reichsgerichts bezw. der obersten Landesgerichte sich stetig bekannte, da die unteren Gerichte an diese Autorität nicht gebunden sind.

[6]) l. 11, 12, 27, 32 pr. D. I 3. — ALR Einl. § 49. — Cod. c. Art. 4. — BGB §§ 25, 26.



Wortlaute, doch nach seinem unzweifelhaften Grunde auf den zu entscheidenden Fall paßt. Der Analogie entziehen sich deshalb Ausnahme-Gesetze, welche unausdehnbare Fälle betreffen.

III. Deshalb haben die anerkannten Hülfsmittel des Rechtes hervorragende Bedeutung. Solches sind die

a) Rechtsprechung, welche zu einer Art Gerichtsgebrauch geführt hat. Denn bei fortgesetzt gleichmäßiger Anwendung und Auslegung eines Gesetzes findet solches gemeinüblich stets wieder die nämliche Behandlung. Maßgebende Sammlungen der amtlichen Entscheidungen bestehen für das

1. vormalige Oberhandelsgericht,
2. Reichsgericht, geschieden nach Civil- und Strafsachen,
3. preußische Oberverwaltungsgericht,
4. während die des Reichs-Versicherungsamtes in dessen amtlichen Nachrichten mitgetheilt werden.

Außerdem giebt es viele brauchbare Privatsammlungen[7]) gerichtlicher Entscheidungen.

b) Wissenschaftliche Bearbeitung, welche indeß dürftig und bereits übersichtlich erwähnt ist[8]).

Erster Abschnitt.

Das obrigkeitliche Eingriffsrecht.

§ 16. Rechtfertigung desselben.

Die heutige Deutsche Gesetzgebung wird von dem Gedanken getragen, das allgemeine Verlangen nach Freiheit möglichst zu befriedigen und deshalb alle nur einigermaßen entbehrliche Schranken ihres Waltens fallen zu lassen. Dies gilt namentlich auch auf

---

[7]) z. B. der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen von Eger. Dieselbe bringt Urtheile in Straßenbahnsachen, beschränkt sich nicht bloß auf die Rechtsprechung der ordentlichen Gerichte, sondern enthält auch verwaltungsgerichtliche Entscheidungen.

[8]) Oben § 11 unter I S. 22.

dem Gebiete des Verkehrs und der Gewerbe. Eine völlig zügellose Freiheit ist jedoch im Gesellschaftsleben undenkbar. Vielmehr muß der Einzelne in seinen Freiheits-Aeußerungen soweit beschränkt bleiben, als andernfalls sein Verhalten zum Eingriffe in die Freiheit Anderer ausschlagen würde. Trotz Gewerbefreiheit müssen also Gewerbebeschränkungen bestehen, die bald das Verhindern bald das Erzwingen eines gewissen Thun's zum Gegenstande haben, also Verbote oder Gebote herstellen können.

Auf Straßenbahnen, in ihrer Eigenschaft als der Gewerbeordnung unterliegende Verkehrsbetriebe, haben die entwickelten Grundsätze umsomehr Anwendung zu finden, als der Verkehr bekanntlich einem allgemeinen Bedürfnisse nach Ortsveränderung für Personen oder Güter entspringt, seine Entwickelung den Wohlstand nicht blos des Einzelnen, sondern der Gesammtheit fördert, seine ungesunden Auswüchse oder sein unnatürliches Zurückbleiben zu einem Gemeinschaden auszuschlagen vermag. Mithin bestehen gerade hier zwischen Gemeinwohl und Sonderbestrebung mannigfache Berührungspunkte, welche für gegenseitige Eingriffe einen ergiebigen Boden abgeben. Störungen des Ersteren durch die Letzteren in der Form entweder einer Nichtbefriedigung seiner berechtigten Forderungen oder von schädlichen Uebergriffen zum eigenen Besten sind leicht denkbar, da es sich ja bis zu einem gewissen Grade um einen Kampf widerstreitender Vortheile handelt. Hierdurch entsteht für die Gesetzgebung und die Staatsverwaltung die Aufgabe, thunlichst deren Eintritt vorzubeugen, über die betreffenden Betriebe eine gewisse Macht zu behaupten, ihrer Führung eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen, namentlich eine ständige Aufsicht zu erlangen.

Das Vorgehen der Gesetzgebung und Staatsverwaltung ist also wohl erklärlich und gerechtfertigt, der Anlage und dem Betriebe von Straßenbahnen nach gewissen Richtungen eine von den allgemeinen Gewerbebetrieben abweichende Behandlung[1]) zu Theil werden zu lassen, der Obrigkeit Einfluß auf Einrichtung, Unterhaltung und Einstellung des Betriebes zu verschaffen, das natürliche Gesetz der Preisbildung für die abzugebenden Betriebsleistun-

[1]) die auf eine Einräumung von Vorrechten hinauslaufen kann.

gen durch Zulassung von Regelpreisen[2]) zu beseitigen, sowie die Art und Menge der Leistungsabgabe in Form der Fahrplangenehmigung mitzubestimmen. Bei der Tragweite, welche die diesbezüglichen Befugnisse der Behörde sowohl für das Gemeinwohl als für den Unternehmer haben, bei den tiefeinschneidenden Schäden, welche ihre sachwidrige Handhabung nach der einen oder anderen Seite zu äußern vermag, endlich bei der Unklarheit, welche im allgemeinen über Umfang und Inhalt der geschaffenen behördlichen Rechte und gewerblichen Einschränkungen obwaltet, hat die Darstellung der obrigkeitlichen Aufsicht und Einwirkung auf die Gestaltung der Straßenbahnbetriebe nach ihren einzelnen Richtungen den Ausgangspunkt einer Lehre des Straßenbahnrechtes zu bilden. Dabei werden die Herstellung der Bahnanlage und die Befugnisse aus deren Zustandekommen von dem Betriebe auf der bestehenden Anlage und den ihn beherrschenden Grundsätzen streng auseinander zu halten sein. Es wird ferner einer sorgfältigen Scheidung und Feststellung bedürfen, ob die einzelnen zu erörternden Befugnisse und Rechtsverhältnisse, sowie ob eine bestimmte Machtstellung im öffentlichen oder Privat-Rechte wurzeln, der Behörde in ihrer Eigenschaft als Obrigkeit oder als Verwalterin des öffentlichen Vermögens zukommt. Hervorzuheben bleibt nämlich, daß die Rechtsverhältnisse der Straßenbahnen privat- und öffentlichrechtliche Bestandtheile oft in so enger Verbindung enthalten, daß die Aussonderung, was dorthin oder hierher gehört, mitunter nicht leicht ist. Dazu tritt, daß die nämliche zur Mitwirkung berufene obrigkeitliche Person bisweilen mehrere Gewalten in sich vereinigt, nämlich Trägerin der Polizeigewalt, Ortsobrigkeit und Ortsoberhaupt, wobei sie sich im Einzelfalle der Eigenschaft, in welcher sie zu handeln berufen ist, nicht voll bewußt, die Grenze ihrer diesbezüglichen Befugnisse übertritt und aus einer anderen ihr anvertrauten Gewalt entspringende Befugnisse unzulässigerweise mit ausübt. Vielleicht ist gerade auf diese Häufung verschiedener Gewalten in der nämlichen Person die herrschende Rechtsunsicherheit bezüglich der Straßenbahnen hauptsächlich zurückzuführen.

---

[2]) nicht Zwangspreisen, sodaß obrigkeitliche Willkür die wirthschaftlichen Grundsätze verleugnen dürfte. Vergl. § 41 S. 101—108.

§ 17. Straßenbahn-Hoheitsrecht in Deutschland.

Das Straßenbahn-Hoheitsrecht[1]) ist der Inbegriff der Hoheitsrechte der Staatsgewalt über die Straßenbahnen. Dieselben sind lediglich ein Ausfluß der staatlichen Wege-Hoheitsrechte und deshalb nicht regaler Natur. Den Straßenbahnbetrieb hat bisher nirgends in Deutschland der Staat sich als Einnahmequelle vorbehalten, demgemäß ihn Dritten nur gegen entsprechende Abgabe und Vortheile zur Ausübung überlassen oder als Selbstbetrieb zur Vermehrung der Staatseinkünfte ausgeübt. Vielmehr hat er den Straßenbahnen die Natur öffentlicher Straßen und Verkehrsanstalten belassen, sowie der herrschenden Auffassung über den Inhalt des Wege-Hoheitsrechtes entsprechend sich darauf beschränkt, das Recht der Gesetzgebung und Aufsicht über dieselbe zum Zwecke der Förderung des öffentlichen Verkehrs auszuüben. Selbst wo er Eigenthümer des Straßenkörpers ist, in welchem die Schienenwege ruhen, hat er aus dieser Benutzung bisher nur Ausgaben zu vermeiden bezw. zu decken, nicht aber Einkünfte zu ziehen versucht. Die Straßenbahnen bieten bisher nirgends die Quelle von Staatseinkünften[2]). Insbesondere wird z. B. in Preußen die Eisenbahnsteuer von ihnen nicht erhoben, so daß auch hier das Straßenbahn-Hoheitsrecht sich auf die Ausübung der reinen Herrschaftsrechte beschränkt.

Um in betreff der Straßenbahnen als öffentlicher Wege und Verkehrsanstalten die Staatszwecke zur Erfüllung zu bringen, muß dem Staate eine Mitwirkung zustehen bei:

a) ihrer Anlage durch die Feststellung, daß die Verwendung der Straße nicht etwa deren Bestimmung zuwiderlaufen und den auf sie angewiesenen sonstigen Verkehr beeinträchtigen oder die allgemeine Ordnung stören würde,

b) ihrem Betriebe zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Sicherheit, Ruhe und Ordnung, sowie zur Abwendung von Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigenthum,

---

[1]) EisZtg XXX (1890) 413 ff.

[2]) Die Hebungen, welche **Hamburg** aus dem Straßenbahnverkehr zieht, sind auf Privatrechtstitel beruhende Gegenleistungen für die Gleiseinbaubewilligung, keine Staatsgefälle. Unten § 18 S. 40[4].

c) der Fahrpreisbildung, um einer Uebertheuerung der Fahrgäste zur Bereicherung der Unternehmer vorzubeugen, sowie ferner

d) das Recht der Betriebsuntersagung oder -beschränkung,

e) das Recht der Sondergesetzgebung behufs ihrer Einfügung in die sonstige Verkehrs- und Wirthschaftsordnung,

f) die besondere Inanspruchnahme der Straßenbahnen für einzelne Zweige der Verwaltung, z. B. Landesvertheidigung.

Dieselben machen das Hoheitsrecht der Straßenbahnen aus.

Straßenbahnen, die im Eigenthume oder Betriebe des Reichs oder eines Bundesstaates sich befinden, gibt es in Deutschland zur Zeit noch nicht[3]). Man kennt vielmehr nur:

a) Gemeindebahnen, die zwar aus Gemeindemitteln hergestellt sind, deren Betrieb indeß die Gemeinde nur vereinzelt selbst besorgt, überwiegend vielmehr verpachtet hat und damit durch Dritte auf deren Rechnung besorgen läßt,

b) Privatbahnen, bei denen Eigenthum und Betrieb in einem Privatunternehmer zusammentreffen.

Mithin geht dem Reiche oder Staate das Recht der Verwaltung hinsichtlich der Straßenbahnen ausnahmslos ab und besteht nur das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung bezw. der Gesetzgebung.

Die Gesetzgebung über das Straßenbahnwesen steht in erster Stelle dem Reiche zu, was einerseits aus der sinngemäßen Anwendung der Reichsverfassung Artikel 4, wonach das Bahnwesen im Interesse des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung seitens des Reichs und seiner Gesetzgebung unterliegt, und andererseits aus dem Umstande zu folgern ist, daß seine Hauptquelle die Gewerbeordnung — also ein Reichsgesetz — bildet. Sie ist indeß reichsgesetzlich, soweit es sich um die Sonderverhältnisse für den jeweiligen Ort handelt, den Ortspolizeibehörden übertragen, indem die denselben durch Gewerbeordnung § 37 anvertraute Regelungsbefugniß nach dem Verwaltungsgerichtsgebrauche das Recht umfaßt, Straßenbahnordnungen für den Verwaltungsbereich zu erlassen. Die einzelnen Bundesstaaten sind dagegen in dem Gesetzgebungs-

---

[3]) In Bayern V 20. Juni 1855 § 7[3] und Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 10, wird es später solche geben, wo nach Ablauf der Genehmigungsfrist die Schienenwege dem Staate heimfallen.

rechte hinsichtlich des Straßenbahnwesens nicht mehr völlig unabhängig, dürfen nämlich keine dem Reichsrechte widerstreitende Satzung geben.

Die Aufsicht über Bau, Betrieb, Verwaltung der Straßenbahnen ist nach reichsgesetzlicher Vorschrift zunächst durch die Ortspolizeibehörden auszuüben, woraus indeß nicht folgt, daß sie den Landes- oder Reichsbehörden entzogen ist, welche vielmehr im geordneten Wege ein Eingriffsrecht bezw. eine Oberaufsicht haben.

Die Ausübung des Straßenbahn-Hoheitsrechtes ist also getheilt und insofern eigenthümlich gestaltet, als die Straßenbahnen unterliegen:

a) der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß,

b) dem Verkehrs-Hoheitsrechte des Bundesstaates, dem sie angehören,

c) dem Reichsverkehrs-Hoheitsrechte.

Danach weichen Straßen- und Eisenbahn-Hoheitsrechte nicht unwesentlich von einander ab. Das letztere wird nämlich zur Vermehrung der Staatseinkünfte benutzt, theils in Form der Selbstausführung und des Selbstbetriebes, theils durch die Auflage unentgeltlicher Leistungen zu Gunsten der Post und der Eisenbahnabgabe, sodaß es mit gewissen Regalen bezw. privatgewerblichen Rechten vermengt wird. Der Ortspolizeibehörde ist hier fast jede Mitwirkung benommen; die Ausübung geschieht vielmehr von der Zentral-Verwaltungsstelle aus, wenn die Gesetzgebung zwischen Reich und Bundesstaaten getheilt ist.

§ 18. Anlage-Einspruchsrecht des Straßeneigenthümers.

Der Eigenthümer des Straßenkörpers hat gegen den Gleiseinbau und damit gegen die Anlage von Schienenwegen ein Einspruchsrecht, welches indeß rein vermögensrechtlicher Natur ist und nicht dem öffentlichen Rechte entspringt. Seinen Rechtsgrund bildet das Eigenthum, dessen Bestandtheil das Recht ausmacht, jeder Verfügung über den Straßenkörper zu widersprechen, welche über dessen Gemeingebrauch hinausgeht. Allerdings ist von einem Einspruchsrechte erst die Rede, seit mit der älteren Rechtsauffassung, wonach die Wege niemandes Eigenthum sind, sondern daran blos

ein Hoheitsrecht des Staates besteht, weshalb dieser allein darüber verfügen dürfe, gebrochen und die Erkenntniß gewonnen, daß ein Eigenthum am Wegekörper und eine Befugniß denkbar ist, einzelnen vor den Uebrigen eine besonders geartete, mit dem allgemeinen Straßenverkehre noch verträgliche Benutzung des Straßenkörpers einzuräumen [1]).

Aus dem Wesen der öffentlichen Straße wurde vielfach das Bestehen einer Pflicht der Straßeneigenthümer abgeleitet, sich die Schienenlegung gefallen zu lassen, sobald die Behörde das Straßenbahnunternehmen als zur allgemeinen Wohlfahrt dienlich erklärt hatte. Diese Auffassung ist für Preußen seitens des Oberverwaltungsgerichts endgültig als irrthümlich [2]) erklärt. Vielmehr ist die Ortspolizeibehörde nicht berechtigt, gegen den Widerspruch dessen, dem unbeschadet des gemeinen Gebrauches die Verfügung über den Körper einer öffentlichen Straße und dessen Nutzung zusteht (Straßenherr, Eigenthümer, Wegebaupflichtiger), die Anbringung von Schienengeleisen in demselben durch Jemanden anzuordnen, welcher Beförderungsbetrieb vermittelst einer Bahn gewerbsmäßig betreiben will; sondern die Befugniß zum Gebrauche öffentlicher Wege wird durch die gleiche Berechtigung aller Mitglieder des Publikums beschränkt, sodaß dem Einzelnen kein Recht zur Einlegung von Schienengeleisen in den Körper öffentlicher Straßen zusteht, es sei denn, daß er solches im Wege des Zwangsenteignungsrechtes [3]) zu diesem Behufe erworben, also einen besonderen Rechtstitel erlangt haben sollte.

Dieses Einspruchsrecht trifft aber blos den Gleiseinbau, vermag also nur die Anlage des Schienenweges zu hindern, erstreckt sich dagegen nicht auf das Befahren der hergestellten Gleise. Denn die Benutzung der Wege zum Fahren ist ein natürliches Recht jedes, weshalb es ihm vom Straßeneigenthümer nicht entzogen werden darf. Den Gebrauch der Wege für die bestimmungsgemäßen

---

[1]) Ueber den älteren Standpunkt Seuffert: prakt. Pandektenrecht (IV. Aufl.) § 57, über den neueren Windscheid: Lehrbuch des Pandektenrechtes (VI. Aufl.) I 472 ff.

[2]) Urt. v. 22. u. 29. Dez. 1883 (Entsch. X 192, 198).

[3]) Seine Zulässigkeit ist für Preußen anerkannt durch Erl. 15. April 1885 mit G 11. Juni 1874 nach K. Hilse: Verstadtlichung 22 und v. Reitzenstein a. a. O. 577; für Bayern ausgesprochen in B. 20. Juni 1855 § 9 [3].

Zwecke zu regeln, liegt ausschließlich der Polizei ob und ist öffentlichrechtlicher Natur. Einen Einfluß hierauf vermag der Eigenthümer nur durch ein Abkommen mit dem Gleisanleger zu gewinnen, bei dessen Fehlen ihm der Rechtstitel zur Einmischung in die Betriebsführung abgeht.

Da der Straßenkörper dem Staate oder Gemeinden gehören kann, ist allerdings möglich, daß dem Staate neben dem Hoheits- das Einspruchsrecht zusteht. Dies führt bisweilen zu Begriffsverwechselungen[4]).

§ 19. Die Eingriffsberechtigten.

Hat man es im Eingriffsrechte mit Ausflüssen einerseits des Hoheitsrechtes, andererseits des Eigenthums zu thun, sodaß öffentlich- und privatrechtliche Gesichtspunkte darin zusammentreffen, so muß naturgemäß seine Ausübung bald öffentlichen Behörden, bald Privatpersonen zustehen. Deshalb ist streng von einander zu halten: das Obwalten obrigkeitlicher Befugnisse und die Geltendmachung von Vermögensansprüchen. Erstere werden von staatlichen oder Gemeindebehörden verwaltet, letztere, soweit Gemeinden in Frage kommen, von deren Oberhaupt. Solches wird oft besonders dort vorkommen, wo dem Gemeindeoberhaupte die Verwaltung der Polizeigewalt anvertraut ist. In derarten Fällen vereinigt die nämliche Person bezw. Dienststelle in sich die Eigenschaft

a) des Beauftragten des Staates zur Ausübung der aus dem Staatshoheitsrechte fließenden Polizeigewalt,

b) der Gemeindeobrigkeit,

c) des gesetzlichen Vertreters des Gemeindevermögens.

In der letzten Eigenschaft wurzeln seine Befugnisse im Gebiete des bürgerlichen Rechtes, vertritt er nämlich die Gemeinde

---

[4]) So z. B. in Hamburg über die Rechtsnatur der Benutzungsabgabe und des Gleisüberganges, indem G 28. Sept. 1864 Art. 10 lautet: Nach Ablauf der Kontraktjahre fällt die Bahnanlage, soweit sie aus den auf öffentlichem Grunde gelegten Schienen besteht, in das Eigenthum des Staates und demselben zur freiesten Benutzung anheim. Als Konzessionsabgabe ist für jedes Kontraktjahr eine zu vereinbarende Zahlung für je 100 Fuß laufender Wegestrecke an die Finanzdeputation zu entrichten.

als Rechtsperson. Für Form und Inhalt seiner Rechtserklärungen sind lediglich die zutreffenden Grundsätze des bürgerlichen Rechts und Rechtsverfahrens maßgebend. In den beiden ersteren Eigenschaften ist umgekehrt öffentliches Recht die Grundlage der Befugnisse; hier bilden das Verwaltungsstreit- oder -beschwerdeverfahren die Form, in der eine Meinungsverschiedenheit über sachgemäße Uebung der Machtbefugnisse zum Austrage zu kommen hat.

Die Grenze zwischen den verschiedenen in der nämlichen Person vereinigten Befugnissen oder Gewalten ist häufig schwer zu erkennen und deshalb leicht zu überschreiten, weshalb Fälle der Machtüberschreitung nicht selten sind. Zu deren Vermeidung ist festzuhalten:

a) So oft der Staat oder die Gemeinde als Rechtsperson in Frage kommt und es sich um deren gesetzliche Befugnisse handelt, ist jede Mitwirkung der Obrigkeit geradezu unzulässig, um ihre öffentlichen Befugnisse zur Erreichung von Vermögensvortheilen für die Gemeinde zu verwerthen. Demgemäß darf z. B. das Gemeindeoberhaupt nicht etwa die Verpflichtung übernehmen, gewisse öffentliche Befugnisse (Zulassung eines Mitbewerbes, Einfluß auf die Regelpreise) von ihm in seiner Eigenschaft als Gemeindeobrigkeit oder als Inhaber der Polizeigewalt unausgeübt zu lassen, bis die Gemeinde mit deren Wiederaufnahme einverstanden sein wird.

b) Die herrschende Gewalt darf umgekehrt in das Bereich der Vermögensverhältnisse nicht eingreifen, hat lediglich die öffentlichen Aufgaben durchzuführen und deshalb nur Anstalten bezw. Einrichtungen zu schaffen, deren Wegfall das Gemeinwohl schädigen würden. Sie überschreitet ihre Befugnisse, wenn sie zu Gunsten des Staats- oder Gemeindevermögens dem Bewerber Lasten aufbürdet für welche ein gesetzlicher oder vertragsgemäßer Rechtstitel fehlt, ihre Macht somit mißbräuchlich zum Nutzen des einen und zum Schaden des anderen Betheiligten ausübt[1]). Diesbezügliche Auflagen verstoßen gegen die Rechtsordnung, finden weder im bür-

[1]) Gleichwohl sind derarte Bestimmungen in polizeilichen Urkunden fast ausnahmslos anzutreffen, indem dem Bewerber um die Anlage eines Schienenweges aufgegeben wird, die Kosten von Straßen-Verbreiterungen, -Umpflasterungen und anderweiten Umgestaltungen zu tragen. Unten § 26 S. 56.

gerlichen noch im Verwaltungs-Streitverfahren Schutz und brauchen deshalb nicht befolgt zu werden.

c) Sachwidrig ist deshalb das gemeinübliche Verfahren, die durch das Abkommen mit dem Straßeneigenthümer bezüglich des Gleiseinbaues und durch die ortspolizeiliche Regelungsbefugniß der Straßenbahnbetriebe begründeten Verpflichtungen in einer Rechtsurkunde (Lastenheft[2]) zusammenzufassen, welche von der Stadtbehörde ausgestellt wird. Durch derartige Zusammenwerfung der Regelung verschiedener Rechtsverhältnisse auf zweierlei Rechtsgebieten in derselben urkundlichen Feststellung wird nur die Verwirrung vermehrt.' Der Polizeibehörde gehen die Vermögensangelegenheiten nichts an, sodaß sie deren Ordnung fern zu bleiben hat. Die Gemeinde als Rechtsperson darf durch ihre Abmachungen keine Beschränkung in Ausübung öffentlicher Befugnisse schaffen.

§ 20. Die Ausübungsformen des Eingriffsrechtes.

I. Die Ortspolizei übt ihre Befugnisse entweder durch Verordnungen oder durch Verfügungen aus:

a) Ortspolizei-Verordnungen sind auf Grund besonderer gesetzlicher Ermächtigung (GwO § 37) erlassene Rechtsvorschriften[1]), welche indeß nur soweit Rechtsgültigkeit erlangen, als sie durch die Ermächtigung zugelassen sind, und keine Bestimmungen enthalten dürfen, welche Rechtssätzen widersprechen, deren Aufhebung oder Abänderung außerhalb des Rahmens der Ermächtigung liegt. Die Verordnungsbefugniß findet gemeinüblich ihre Begrenzung in der gesetzlichen Bestimmung der polizeilichen Aufgaben[2]), weshalb sie meist nur zur Erhaltung der Ordnung, Ruhe

---

[2]) Sein Ursprung ist darin zu suchen, daß Belgische Bewerber die in ihrer Heimath gebräuchliche, mit den dortigen Rechts- und Verwaltungsgrundsätzen verträgliche Genehmigungsurkunden vorlegten, welche die Deutschen Behörden ohne Berücksichtigung des abweichenden Rechts als Muster ihrer Erklärungen benutzten.

[1]) Preußen G 11. März 1850 §§ 5 ff. mit LVG § 137; Bayern PStrGB Art. 10; Baden PStrGB § 24; Württemberg PStrG Art. 54; Hessen G v. 1874 Art. 78; Sachsen G v. 28. Jan. 1835 § 2.

[2]) ALR II 17 § 10. Vergl. Löning: Deutsches Verwaltungsrecht § 51 S. 236, Rosin: Polizeigesetzgebung S. 74 ff., S. 96 ff.

und Sicherheit sowie zur Gefahren-Abwendung ausgeübt werden soll. Danach geben Polizei-Verordnungen den Ausdruck des Staatswillens, wie solcher den örtlichen Verhältnissen entspricht, haben denjenigen Formen zu genügen, welche landesgesetzlich dafür vorgeschrieben sind, erfordern meist eine Mitwirkung der Gemeindebehörde[3]) (in Preußen jedoch mit der Maßgabe, daß ausbleibende Zustimmung durch den Bezirksausschuß oder den Oberpräsidenten ersetzt werden darf), und bedürfen zu ihrer Rechtsgiltigkeit der öffentlichen Bekanntmachung. Inhaltlich haben sie die Regelung allgemeiner Verhältnisse zum Gegenstand.

b) Polizei-Verfügungen, sind dagegen einseitige zur Regelung konkreter Verhältnisse erlassene Verwaltungsäußerungen, durch welche der Staat nach Maßgabe der von ihm anerkannten Rechtskraft seiner Herrschaftsgewalt bestimmte Wirkungen hervorruft[4]), die sich indeß an eine (selbst unbestimmte) Mehrheit von Personen richten können und in Befehle und Erlaubnißertheilung zu unterscheiden sind. Sie können rechtsbegründend oder rechtsaufhebend wirken, müssen von der zuständigen Behörde ausgehen, ihrem Inhalte nach mit den bestehenden Gesetzen in Einklang stehen und den betreffenden Personen bekannt gemacht werden, was wieder durch schriftliche Zufertigung oder mündliche Mittheilung oder öffentliche Bekanntmachung oder bloße Zeichen (z. B. Absperrung einer Straße) erfolgt. Einer bestimmten Form ihres Erlasses bedarf es nur, soweit ausdrückliche Formvorschriften bestehen. Zu ihrem Vollzuge dient das Verwaltungszwangsverfahren.

II. Die Gemeindebehörde hat im Gebiete der Straßenbahnen nur bei Aufstellung von Regelpreisen nach GwO § 76 und beim Erlaß von Ortspolizeiverordnungen[3]) mitzuwirken. Ihre Thätigkeit besteht in einer Zustimmungs- oder Ablehnungserklärung, während ein Vorschlagsrecht ihr nicht eingeräumt ist. Die Gemeindevertretung braucht nicht befragt zu werden, wogegen eine Berathung im Magistratskollegium nicht zu umgehen, eine bestimmte Form des Bescheides aber nicht vorgeschrieben ist. Zwar pflegen

[3]) Preußen 1850 § 5, LVG § 143; Bayern PStrGB Art. 3. 4. 7; Baden PStrGB § 23; Hessen G v. 1874 Art. 78, StO Art. 56; Sachsen G 21. April 1873 § 12, StO §§ 68, 102, LGO § 76; Württemberg Art. 52.

[4]) Löning § 52 S. 240ff.; G. Meyer in v. Stengels Wörterbuch II 669.

gemeinsame Berathungen bei den Behörden einzutreten, doch sind solche nicht vorgeschrieben. Ausbleibende oder versagte Zustimmung kann verschiedentlich anderweit ergänzt werden.

III. Das Gemeindeoberhaupt als gesetzlicher Vertreter des Gemeindevermögens hat seine Mitwirkung beim Zustandekommen von Straßenbahnen in den Formen des bürgerlichen Rechts zu bethätigen Ob er die Form des Vertrages oder einseitiger Willenserklärung wählen will, ist ihm mit der Maßgabe überlassen, daß die etwaigen besonderen Formvorschriften, welche gesetzlich für das beregte Rechtsgeschäft zu beachten sind, für ihn gleichfalls gelten[5]). So oft er in dieser Eigenschaft handelt, bedarf er eines zustimmenden Gemeindebeschlusses.

§ 21. Gegenstand des Eingriffsrechtes.

Das Eingriffsrecht ist entweder gegen die Bahnanlage oder gegen den Bahnbetrieb gerichtet. Dort kann es deren Herstellung, Unterhaltung oder Beseitigung, hier dagegen dessen Beginn, Führung oder Aufhören betreffen. In beiden Richtungen ist es ein Ausfluß der Sicherheits- und nicht der Wohlfahrts-Polizei, darf also nur aus Gründen der Gefahrenabwendung bezw. der Ordnung, Ruhe und Sicherheit, nicht aber zur Beförderung des Gemeinwohles oder zur Verbesserung der Lage einzelner ausgeübt werden, sodaß für die zu treffenden Maßnahmen die Erwägung nebensächlich zu bleiben hat, ob die beabsichtigte Anlage und der geplante Betrieb zur vollständigen Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse führt, ob der Bewerber dabei seine Rechnung findet, ob durch eine anders gestaltete Anlage oder anders geartete Betriebsweise vielleicht die Verkehrsbewältigung und der eigene Nutzen wirksamer erreicht wird, ob für die Unternehmer bestehender verwandter Betriebe ein schädlicher Mitbewerb und damit ein Einnahmeausfall erwachsen wird. Auf derartе Beweggründe ist die Ablehnung der Anlagegenehmigung und die Störung des Betriebes nicht zu stützen, da die Bedürfnißfrage und der Einfluß auf die wirthschaftliche Lage bestehender Unternehmungen in das Bereich poli-

[5]) Unten Abschn. 2 § 47.

zeilicher Erwägungen nur bei Verhältnissen gezogen werden darf, für welche dies gesetzlich bestimmt ist[1]).

Danach geht der Polizei die Macht ab, sowohl die räumliche Ausdehnung der Anlage als auch die Vermehrung der Betriebsleistungen in Form verstärkter Zugfolge, früheren Anfang und späteren Schluß der Tagesleistungen eingeführt zu verlangen; sie hat sich vielmehr an einer Beurtheilung der Anträge vom Standpunkte ihrer Gefährlichkeit genügen zu lassen und muß die Bewilligung aussprechen, sobald Anstände nach dieser Richtung fehlen, wenngleich ihr Bedenken bezüglich des Zureichens der Leistungs- und der Ertragsfähigkeit aufstoßen sollten.

Die Erwägungen hinsichtlich der Bahnanlage können bau-, sicherheits- und wegepolizeilicher, hinsichtlich der Betriebsführung jedoch gewerbe-, sicherheits- und verkehrspolizeilicher Art sein. Eine dementsprechende Scheidung ist nicht allein nur dort bedeutungsvoll, wo die verschiedenen Zweige der polizeilichen Thätigkeit besonders verwaltet werden[2]), sondern auch bezüglich des gegen ungenehme Bescheide einzuschlagenden Angriffverfahrens. Zur besseren Veranschaulichung werden Bahnanlage und Bahnbetrieb nunmehr getrennte Behandlung finden.

I. Bahnanlage.

§ 22. Deren Rechtsnatur.

Die Bahnanlage ist in bautechnischer Hinsicht ein Tiefbauwerk, dagegen keine gewerbliche Anlage, welche einer besonderen Genehmigung bedarf, weder im Sinne GwO § 16, da sie in dem gegebenen Verzeichnisse fehlt, noch gemäß GwO § 27, da, ohne den Worten Gewalt anzuthun, sie sich nicht den Anlagen beizählen läßt, deren Betrieb mit ungewöhnlichem Geräusche verbunden ist. Folgeweise geht ihre Errichtung oder Verlegung der Gewerbepolizei

---

[1]) Preuß. OVG 27. März 1884.

[2]) z. B. Berlin, wo die Straßenbaupolizei eine städtische ist, alle übrigen Zweige der polizeilichen Thätigkeit dagegen einem Königl. Polizei-Präsidium unterstehen.

nichts an, vermag vielmehr nur andere Zweige der polizeilichen Thätigkeit zu berühren. Durch sie wird aber die Oberfläche des Straßenkörpers gegen die übliche Weise verändert, weshalb Vorkehrung zu treffen ist, daß der Gemeingebrauch nicht verloren oder ungebührlich gestört wird. Daraus folgt sowohl Recht wie Pflicht der Polizei, den Beginn der Arbeiten von vorgängiger Prüfung der Gefahrlosigkeit des Vorhabens abhängig zu machen, ihren Fortgang zu verfolgen, ihren Bestand und ihre Wegnahme zu beaufsichtigen. Hinsichtlich der Herstellung sind drei Abschnitte zu unterscheiden: Vorarbeiten, Ausführung und Vollendung, weshalb von einer Vorarbeits- (Projectirungs-), Bau- und Gebrauchsgenehmigung die Rede sein kann. Da gleichzeitig Wegebau- und Sicherheitsrücksichten in Frage kommen, hat dort, wo beiderlei Zweige der polizeilichen Aufgabe getrennt[1]) verwaltet werden, ein Zusammenwirken beider Behörden zu erfolgen. Dieselben sind gleichberechtigt, doch hat keine in den Geschäftszweig der anderen überzugreifen. Daraus folgt, daß jede nur aus den von ihr zu wahrenden Rücksichten die Genehmigung versagen darf, ihre Verfügung also nicht haltbar sein würde, wenn sie, ohne eigene Versagungsgründe zu besitzen, die Begründung der Ablehnung auf Erwägungen stützen sollte, die zu wahren ihre Sache nicht ist.

§ 23. Vorarbeits- (Projectirungs-) Genehmigung.

Abweichend vom Eisenbahnbau wird für die Vorarbeiten eine besondere polizeiliche Genehmigung nur in Bayern erfordert[1]);

---

[1]) z. B. Berlin vergl. § 21 Anm. 2.

[1]) V v. 20. Juni 1855 §§ 1—4, doch pflegt von den bezüglichen Erfordernissen abgesehen zu werden. Mit Unrecht wird für Hamburg aus G 28. Sept. 1864 Art. 3 u. 4 das Erforderniß einer solchen abgeleitet, weil es dort heißt: Wer sich um die Ertheilung einer Konzession zur Anlage von Pferdeeisenbahnen bewirbt, muß einen Betrag von 10 % des veranschlagten Anlagekapitals in Hamburgischen, auf den Inhaber lautenden Staatspapieren bei der Finanzdeputation deponiren, welcher nach beschaffter Vollendung der Anlage zurückgegeben wird, während die inzwischen erwachsenden Zinsen dem Deponenten verbleiben. Die Hälfte der deponirten Summe verfällt der Staatskasse, wenn nicht innerhalb der im Kontrakte vorher zu bestimmenden Zeit (Art. 5) die bauliche Vollendung der Anlage beschafft ist. Unter der Voraussetzung, daß die Anlage einer Pferdeeisenbahn auf einer bestimmten Strecke im Allgemeinen genehmigt sein wird, hat der Kon-

anderwärts ist solche nicht einmal üblich. Ihre Entbehrlichkeit entspringt dem Umstande, daß die Grundverhältnisse der öffentlichen Straßen und deren Einbauten (Kanäle, Leitungen u. s. w.) aus vorhandenen Bebauungs- und Nivellements-Plänen ersichtlich, die Straßen jedermann zugänglich, das Abstecken der Linie und besondere Feststellen der Straßenbreite, der Untergrundsverhältnisse und ähnlicher Umstände, zu deren Vornahme ein Betreten fremder Grundstücke und Arbeiten auf solchen erfolgen müßten, unnöthig sind. Deshalb hat die Behörde keine Gelegenheit, zur Beseitigung entgegenstehender Hindernisse und Ermöglichung der Vorarbeiten gegen Dritte den Zwang auszusprechen, jene Vorarbeiten zu dulden. Ihre Ertheilung bildet[2]) jedoch den Kernpunkt der Vorarbeitsgenehmigung für die Eisenbahnanlagen, welche darauf abzielt, das Betreten fremder Grundstücke, Beschädigung wachsender Früchte, Beseitigung von Bäumen, kurz Eingriffe in fremdes Eigenthum zum Erreichen der technischen Vorarbeiten zu verschaffen.

§ 24. Bau- und wegepolizeiliche Genehmigung.

Die Ausführung erfordert dagegen aus öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten eine polizeiliche Genehmigung, für die gleichzeitig bautechnische und verkehrspolizeiliche Erwägungen bestimmend sein können[1]). Denn das Einlegen des Unterbaues in den Straßenkörper bewirkt eine Veränderung seiner Oberfläche, welche auf die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des sonstigen Straßenverkehrs Einfluß zu üben vermag. Insofern nun zu den Aufgaben der

---

zessionsinhaber sich inbezug auf die Richtung der Bahn, die Bestimmung der Abfahrts- und Ankunftsplätze, die Konstruktion und Legung der Schienen, die Anlage von Ausweichestellen, die Einrichtung der Wagen, die Beförderungszeit und die Fahrtaxe mit der Baudeputation bezw. der Polizeibehörde zu vereinbaren und sich während der Ausführung des Baues der Beaufsichtigung beider zu unterwerfen.

[2]) Preuß. G 3. Nov. 1838 § 1, Erl. v. 30. Nov. 1838 (v. **Kamptz**: Annal. XXII 211), AusfB v. Okt. 1871; **Eger** a. a. O. I 105. 148; **Gleim** a. a. O. I 96.

[1]) Gegen **Huber**, welcher diese Gesichtspunkte nicht gebührend würdigt, **K. Hilse**: Verstadtlichung § 10 S. 27 ff. und v. **Reitzenstein** a. a. O. II 578.

Polizei gehört, die zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung drohender Gefahren nöthigen Anstalten zu treffen, ist die Berechtigung der Polizei zweifellos, etwaigen ihr nachtheilig erscheinenden Veränderungen im Straßendamme entgegenzuwirken. In Preußen findet sie überdies eine Stütze in ALR II. 17 § 10 mit I. 7 § 73 und G v. 11. März 1850 über die allgemeine Landesverwaltung § 6.

Die Polizei braucht ferner jedenfalls nicht erst abzuwarten, bis gefährliche oder schädliche Zustände geschaffen sind, darf vielmehr schon vorbeugend eingreifen. Hierdurch fördert sie gewissermaßen noch den Nutzen der Unternehmer, indem sie solche davor schützt, für unzuläßige, bestandsunfähige Einrichtungen doppelte Aufwendung in Form der Herstellungs- und Beseitigungskosten zu machen. Durch das Erfordern der Anzeige des Bauvorhabens unter Klarlegung der beabsichtigten Ausführungsart zwecks Prüfung seiner Statthaftigkeit, dient sie deshalb gleichzeitig dem Unternehmer und der von ihr zu vertretenden öffentlichen Ordnung und Wohlfahrt, da letztere schon durch blos vorübergehende sachwidrige Straßenzustände empfindlich gestört werden können, wie z. B. durch das Aufbrechen und die Wiederherstellung des Pflasters nothwendig der Fall sein wird.

Die Baugenehmigung ist unter Beifügen übersichtlicher Pläne und Erläuterungsberichte, deren Ergänzung verlangt werden darf, wenn sie nicht die genügende Erkenntniß der Einzelheiten des Bauvorhabens ergeben, schriftlich nachzusuchen, kann bedingt oder bedingungslos ertheilt oder gänzlich versagt werden. Der Bescheid pflegt entsprechend dem für Hochbauten vorgeschriebenen Erlaubnißscheine[2]) als »Genehmigung zum Unterbau« schriftlich durch einseitige behördliche Erklärung ertheilt zu werden. Meist wird eine Ausführungsfrist gestellt und die Pflicht zur Wiederherstellung des früheren Zustandes ausgesprochen, falls sich aus dem Schienenwege unstatthafte Mißstände, eine Störung des Gemeinwohls und der allgemeinen Sicherheit ergeben würden. Soweit sich die Genehmigungsbedingungen innerhalb dieser Schranken halten oder aus sonstigen der Fürsorge für das Gemeinwohl entnommenen Gesichts-

---

[2]) K. Hilse: BPO (Berlin 1887) S. 79 ff.

punkten entspringen, z. B. ein bestimmtes Schienenprofil oder die Verbreiterung des Fahrdammes oder die Wahl des Pflastermaterials betreffen, wird mit Erfolg dagegen nicht anzukämpfen sein, weil sie sich in den Grenzen der behördlichen Befugniß bewegen[3]). Gleiches gilt von dem üblichen Vorbehalte, endgültig zu bestimmen, ob die Bahn zwei- oder eingleisig auszuführen sei, und deshalb verlangen zu dürfen, daß nachträglich ein zweites Gleise anzulegen oder die Zahl von Weichen zu vermehren sei[4]).

[3]) Dahin gehört z. B. das gemeinübliche Verlangen, die Höhenlage der Bahn den Längen- und Quergefällen der Straße genau anzuschließen, das Hervortreten der Schienen über dem Pflaster zu vermeiden, durch die Bahnanlage den Abschluß des Wassers von den Straßenabflüssen in keiner Weise zu behindern und das Fahren anderer Wagen über die Gleise nicht zu erschweren, zu welchem Behufe die Form der Schiene und der zu ihrer Befestigung angewandten Konstruktionstheile, Schwellen u. s. w. einschließlich deren Unterbettung einen festen und dauerhaften Anschluß an die in Aussicht genommenen besten Pflasterungsarbeiten (Steinpflaster I. Klasse bezw. Asphalt- oder Holzpflaster mit Schotter- oder Beton-Unterbettung) gestatten müsse, was bald gleich bei Anlegung der Bahn, bald spätestens sobald die Straßen in der bezeichneten Weise gepflastert würden, ohne Anspruch auf Entschädigung in Anwendung zu bringen sei. Gleiches gilt von der Vorschrift, daß die an das Pflaster anschließenden Kanten einer und derselben Schiene in den geraden Strecken genau in derselben Höhe zu legen sind, nur in den Kurven an der Führungsschiene eine Ueberhöhung der Schutzrippe von 2—3 mm gestattet wird, ohne daß jedoch in den Kurven eine über die natürliche durch das Normalprofil bestimmte Wölbung des Pflasters hinausgehende Ueberhöhung der äußeren Schiene gegen die innere stattfinde, und dem Gebote, das Pflaster neben den Schienen genau in der Höhenlage der letzteren an dieselben derart anzuschließen, daß es gegen dieselbe weder hervornoch zurücktreten kann, der Anschluß an das vorhandene Pflaster vielmehr in der Weise bewirken werde, daß in diesem Seitenpflaster etwa vorhandene Unregelmäßigkeiten, Versackungen u. s. w. beseitigt werden. Wenn ferner bisweilen bei den Weichen und Kreuzungen der Gleise die Befestigung des Raumes zwischen den Schienen, soweit derselbe zu einer soliden Auspflasterung zu schmal ist, mit ausgeripptem Gußeisen oder zur Erreichung eines regelmäßigen Wasserablaufs bei Anlage der Schienenbahn und des anschließenden Pflasters eine unterirdische Entwässerung gefordert wird, so ist vom Rechtsstandpunkte aus dagegen ebensowenig anzukämpfen, als anderwärts gegen das Verlangen, die Bahn zwischen den Gleisen und auf 0,65 m Breite außerhalb derselben zu pflastern und mit Vermeidung von Streckschichten gegen das übrige Pflaster deutlich erkennbar abzugrenzen, Schienen aus Stahl sowie zur Pflasterung dasjenige Material zu verwenden, welches die zuständige Behörde vorschreiben werde.

[4]) Ueber den Umschwung der behördlichen Auffassung hinsichtlich der Straßenbreite, sowie über die größere Zweckmäßigkeit zweigleisiger zu ein-

Nicht selten werden jedoch darüber hinaus vermögensrechtliche Ansprüche, welche sich aus den zu schaffenden Einrichtungen ergeben könnten, in das Bereich der polizeilichen Regelung zu ziehen versucht, um künftige Streitigkeiten zwischen den Betheiligten abzuschneiden. Dies geschieht besonders, wenn der muthmaßliche Gegenbetheiligte eine reichs- oder landes-fiskalische Anstalt ist. Hierher sind z. B. zu rechnen die Schutzmaßregeln zu Gunsten der Telegraphen-, Post- und Beleuchtungs-Einrichtungen. So löblich an sich das Bestreben sein mag, künftigen Prozessen und Entschädigungsansprüchen vorzubeugen, so sehr liegt dasselbe jedoch außerhalb des Bereiches polizeilicher Macht und Aufgabe, weshalb gegen derarte Maßnahmen aus formellen Gründen sicher angekämpft werden kann, wenn sie vielleicht materiell nicht einmal unberechtigt sind. Sie haben sogar bereits im ordentlichen Rechtsverfahren ihren Dienst versagt, sind nämlich für unwirksam erklärt[5]).

Eine Befristung der bau- und verkehrspolizeilichen Genehmigung bezüglich der Ausführung der Anlage ist zuläßig, dagegen ist eine solche hinsichtlich des Bestandes unstatthaft und überflüssig, zumal so oft die Behörde sich ein Widerspruchsrecht vorbehalten hat.

Vereinzelt wird für Erfüllung der baupolizeilich vorgeschriebenen Ausführungsart und Wiederbeseitigungsverbindlichkeit eine Sicherheitsstellung beansprucht. Diese Vorsicht ist nicht unge-

---

gleisigen Bahnen vergl. UnfallsgG §§ 85, 86 S. 271—276 und unten Buch 2. Aehnlich steht es mit der Spurweite der Gleise, welche heut im Lichten 1,435 m zu erhalten hat, während die Entfernung der Gleismitten von einander bei zweigleisigen Bahnen und Ausweichestellen mindestens 2,63 m betragen soll.

[5]) LGR Berlin I 24. April 1891 (O. 640. 90 C. K. 15). Es handelte sich um Erstattung der Kosten für die durch Veränderung des Straßenkörpers in seinen Höhenverhältnissen nöthig gewordene Hebung und Verlegung von Straßenbahngleisen; Klagegrund gab die in der polizeilichen Baugenehmigung § 5 dahin gefaßte Bestimmung ab: »Unternehmerin ist verpflichtet . . . . die Gleise jederzeit auf Verlangen der Polizei und nach Vorschrift derselben auf ihre Kosten zu verlegen«; Klägerin war eine Stadtgemeinde als Straßeneigenthümerin, die den Straßenkörper erst nach dem Gleiseinbau mit der vom Vorbesitzer eingeräumten und grundbuchlich eingetragenen Einbaulast erworben hatte. Der Gleisverlegung war eine ortspolizeiliche Verfügung zu deren Vornahme vorangegangen, welche im Verwaltungsstreitverfahren angegriffen, über die jedoch, weil sie vorher wieder zurückgenommen war, nicht erkannt wurde.

rechtfertigt. Denn da vertretbare Handlungen in Frage kommen, deren Vornahme durch Dritte im Zwangsvollstreckungsverfahren zulässig ist, kann der Behörde nicht verargt werden, sich zur Deckung der ihr möglicherweise hieraus entspringenden Aufwendungen einen verfügbaren Vorschuß zu verschaffen[6]).

Gemeinüblich wird verlangt, daß dem Erlaubnißgesuche die Zustimmungserklärung des Straßeneigenthümers zum Gleiseinbau beigefügt sei. Solches geschieht zur Vermeidung unnützer Mühwaltung durch Prüfung der Vorlage. Denn da der Straßeneigenthümer ein Einspruchsrecht hat, welches durch die polizeiliche Ausführungsgenehmigung nicht untergeht, sondern die Anlage zu vereiteln vermag, so würde es allerdings dazu kommen können, daß die ertheilte Erlaubniß gegenstandslos und die gehabte Mühwaltung vergeblich ist, sobald durch Richterspruch der Gleiseinbau untersagt wird. Insofern nun der Polizei füglich eine ergebnißlose Mühwaltung nicht zugemuthet werden darf, ist das auf Beibringen der Einbaugenehmigung gerichtete Verlangen für gerechtfertigt zu erklären und keineswegs ein unsachgemäßes Einmischen in Privatrechtsverhältnisse, wofür man es verschiedentlich hält.

Daß die Gesuche schriftlich einzureichen sind, ein gehörig ausgearbeiteter Bauplan mit Angabe des Zeitpunktes, wann die Ausführung begonnen, in welchen Hauptabschnitten fortgesetzt und beendet werden soll, beizufügen ist und die Behörde nach pflichtschuldigem Ermessen Ergänzungen oder Abänderungen fordern darf, ist in der Natur der Sache begründet.

Die Genehmigung pflegt eingehende Ausführungsbedingungen zu enthalten, welche in allgemeine und besondere unterschieden werden, je nachdem sie bei derlei Anlagen regelmäßig gefordert werden, oder abweichend nur durch die Umstände des besonderen Falles geboten erscheinen.

Die Genehmigung zum Legen des Schienenweges ist nicht persönlich, sondern rein sachlich, bleibt deshalb in Kraft, so lange keine Aenderung in der Lage oder Beschaffenheit vorgenommen wird, bedarf zwar keiner Erneuerung bei Ueberlassung des Schienenweges

[6]) Daß eine solche Vorsicht nicht völlig überflüssig ist, haben die Vorgänge bei Beseitigung der außer Betrieb gekommenen Straßenbahnanlagen zu Schwerin und Oldenburg seinerzeit dargethan.

an einen anderen zum Eigenthume oder zur Benutzung, wohl aber bei Aenderung der Betriebsweise[7]). Sie bewirkt, daß etwaige Rechte zur Abwehr benachtheiligender Einwirkungen auf Nachbargrundstücke vor der Vollendung geltend zu machen sind, widrigenfalls später nicht mehr auf Beseitigung des Schienenweges oder Einstellung des Betriebes darauf, sondern nur noch auf die Herstellung von Einrichtungen, welche die benachtheiligenden Einwirkungen ausschließen, oder auf Entschädigung geklagt werden darf. Demgemäß ist es sachwidrig und überschreitet die polizeilichen Befugnisse, wenn die Genehmigung für persönlich erklärt und zur Vermeidung ihres Erlöschens für die Ueberlassung des Schienenweges an Dritte die Zustimmung der Ortspolizei- und Gemeindebehörde verlangt wird.

Wenn zwar eine öffentliche Bekanntmachung des Unternehmens und eine Aufforderung an Dritte, ihre etwaigen Einwendungen gegen das Vorhaben geltend zu machen, nicht besteht, so wird sich die Polizei füglich dem nicht entziehen können, etwaige Vorstellungen gegen die Anlage zu berücksichtigen. Jedenfalls ist es niemandem benommen, seine vermeintlichen Rechte gegen die Anlage entweder im Beschwerdewege bei der Polizei oder, soweit sie auf besonderen Rechtstiteln beruhen, im ordentlichen Streitverfahren zu verfolgen und damit die Ausführung zu hintertreiben. Eine Klage wird schon vor Beginn und jedenfalls noch vor Beendigung des Einbaues erfolgen müssen, während das Klagerecht nicht etwa schon dadurch verwirkt wird, daß man es zum Einholen der obrigkeitlichen Genehmigung kommen ließ.

Das Bestehen von Einspruchsrechten der Besitzer anliegender Grundstücke ist keineswegs völlig ausgeschlossen, sondern in mannigfacher Form denkbar. Zwar kann es niemals darauf gestützt werden, daß die Straßenbenutzung erschwert oder der Lärm vermehrt werde, weil niemand ein Recht darauf besitzt, daß die Straße, an der sein Grundstück liegt, stets nur in gleicher Weise und bis zum nämlichen Umfange benutzt werden dürfe. Dagegen würden durch den Unterbau einer Hochbahn oder die Ständer für eine Hochleitung elektrischer Bahnen allerdings Eingriffe und Veränderungen

[7]) Unten § 26 I S. 55.

ableitbar sein[8]), welche weniger mit der bestimmungsgemäßen Benutzung des Straßenkörpers zusammenhängen, als daß sie eine ihm fernliegende Sondernutzung für Erwerbsunternehmungen herstellen. Hierauf wird später ausführlich zurückzukommen sein.

Gemeinüblich ist von einem Erlöschen, Verwirken und Zurücknehmen der Genehmigung die Rede. Zu einem Erlöschen könnte es nur bei Eintritt der vorausbestimmten Geltungsdauer kommen. Da reichsgesetzlich indeß die Genehmigung an keine feste Frist gebunden werden darf (GwO § 40), ist dieser Fall blos dort denkbar, wo landesgesetzlich[9]) eine Befristung der polizeilichen Bahnbaugenehmigung verordnet ist, während eine solche nicht einmal im Polizeiverordnungswege geschaffen werden darf. Das Verwirken soll als Folge des Verzuges im Beginn oder der Vollendung der Ausführung, sowie wegen Zuwiderhandlungen gegen Genehmigungsbestimmungen, endlich bei Einstellen oder Ruhenlassen des Betriebes eintreten. In den drei ersten Fällen ist die Zulässigkeit der betreffenden Satzung zwar haltbar, im vierten dagegen zu bezweifeln. Hier könnte sich solche nur auf GwO § 49 stützen, wo es sich indeß um eine Sonderbestimmung für gewisse dort aufgezählte Anlagen und Betriebe handelt, sodaß die Ausdehnung auf weitere Fälle unzulässig ist. Wäre indeß selbst § 49 der analogen Anwendung auf Straßenschienenwege fähig, so würde erst die Betriebseinstellung während eines Zeitraums von drei Jahren im Stande sein, den Verlust der Rechte aus der besessenen Genehmigung herbeizuführen. Was endlich die Zurücknahme der Genehmigung wegen überwiegender Nachtheile und Gefahren für das Gemeinwohl gegen Ersatz für den erweislichen Schaden anlangt, so vermag diese Satzung sich zwar auf GwO § 51 zu stützen, doch handelt es sich dabei um einen Untersagungsfall im Sinne GwO § 40, sodaß sowohl der Rekurs gegen die untersagende Verfügung als auch der Rechtsweg wegen der Entschädigung gegeben ist.

---

[8]) K. Hilse: Schutzbedürfniß § 27 S. 96.

[9]) **Bayern** V 20. Juni 1852 § 7; **Hamburg** G 28. Sept. 1864 Art. 1.

§ 25. Die Gebrauchsgenehmigung.

Bauausführung und Gleisverlegung untersteht überall einer bau- und sicherheitspolizeilichen Aufsicht[1]), weshalb der beabsichtigte Beginn des Absteckens und des Pflasteraufbruches einige Tage vorher anzuzeigen ist. Die Ausführung darf nicht unterbrochen werden, weil damit die Verkehrsstörungen wachsen würden. Im Gegentheile pflegt zur Sicherung eines beschleunigten Fortganges bald die Verständigung über einen Arbeitsplan verlangt, bald das Mindestmaß vorgeschrieben zu werden, welches täglich zu leisten ist. Um den Aufsichtsbeamten, die zur Anweisung mit verbindlicher Kraft beauftragt zu sein pflegen, die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern, müssen die genehmigten Bauzeichnungen jederzeit auf der Baustelle einzusehen sein, was das Verlangen rechtfertigt, sie dort verfügbar zu halten. Gleichfalls zur Verhinderung unnützer Verkehrsstörungen ist zu untersagen, daß die benöthigten Materialien auf der Straße zugerichtet oder längere Zeit gelagert werden, indem sie vielmehr fertig zugerichtet nach der Verwendungsstelle zu schaffen und sofort zu verarbeiten sind.

Außerdem hat am Schlusse eine Bauabnahme zu erfolgen, um die Uebereinstimmung des Werkes mit der genehmigten Vorlage, seine sachgemäße Beschaffenheit und Sicherheit festzustellen. Ihre Vornahme hat der Unternehmer schriftlich nachzusuchen. Auf Grund der diesbezüglichen Ergebnisse wird die Gebrauchsgenehmigung schriftlich ausgesprochen. Die Bauabnahme[2]) geschieht in doppelter Weise, daß nämlich zunächst die Baustrecke abgeschritten wird, um durch deren Besichtigung etwaige Abweichungen oder Mängel zu ermitteln, worauf ihr Befahren erfolgt, um die Tauglichkeit und Gefahrlosigkeit für den beabsichtigten Betrieb zu erproben.

---

[1]) Der Bauaufsicht und Gebrauchsabnahme für Hochbauwerke der betreffenden Länder nachgebildet. Die diesbezüglichen Vorschriften hat K. Hilse a. a. O. 106[1] für Deutschland zusammengestellt.

[2]) Bisweilen wird durch beizubringende Bescheinigungen der betheiligten Verwaltungen der Nachweis verlangt, daß die Benutzung und Wiederherstellung der zu den Telegraphen, Rohrpost, Gas- und Wasserleitungen, Kanalisation, Brunnen benöthigten Anlagen durch den eingelegten Schienenweg nicht beeinträchtigt wird.

§ 26. Unterhaltung des Schienenweges.

Nach Vollendung und während des Bestandes vermag ein Schienenweg im Straßenkörper die behördliche Aufmerksamkeit zu beschäftigen, bald gelegentlich seiner Veränderung oder Verlegung, bald infolge seiner naturgemäßen Abnutzung. Hierin liegt ein wesentlicher Unterschied von Hochbauwerken, bei welchen die behördliche Thätigkeit mit der Gebrauchsabnahme abzuschließen pflegt.

I. Ohne daß es in der Genehmigung ausgesprochen zu werden braucht, ist für jede dauernde oder vorübergehende Verlegung oder Veränderung eine besondere Zustimmung der Polizei unerläßlich, weil ja die Gestaltung und Benutzungsfähigkeit des Straßenkörpers für andere dadurch berührt wird. Die Auswechselung von Schienen oder Schwellen ist also selbst dann, wenn dasselbe Profil und die gleiche Ausführungsart gewählt wird, so zeitig anzuzeigen, daß etwaige Einsprüche geltend gemacht werden können, welche die Vornahme der bezüglichen Arbeiten hindere. Gleiches gilt erst recht, falls eine andere Pflasterungs-, Befestigungs- oder Ausführungsart gewählt wird Da für den Betrieb mit mechanischer Kraft wegen des Eigengewichts der Maschinen und der Bildung längerer Züge eine größere Stärke des Unterbaues gegenüber dem Pferdebetriebe nöthig ist, und da der Uebergang zum elektrischen Betriebe besondere Einrichtungen durch aufzustellende Ständer oder einzubauende Leitungen erfordert, wenn er nicht durch Akkumulatoren geschieht, erscheint zweckmäßig und nach Analogie GwO § 25 gerechtfertigt, bei dem Uebergange zu einer anderen Betriebsweise eine Nachtragsgenehmigung vorzuschreiben, und die ertheilte als sachlich nur auf die ursprüngliche Betriebsweise beschränkt zu bezeichnen.

II. Für die Unterhaltung der gesammten Bahnanlage in vorschriftsmäßigem Zustande ist gemeinüblich der Erbauer verantwortlich[1]). Seine Pflicht umfaßt das Gleise, das Pflaster innerhalb der Gleise und eines Schutzstreifens neben demselben, sowie

---

[1]) Bayern V 20. Juni 1855 § 10: Die Erhaltung der Bahn hat in einem solchen Zustande zu geschehen, daß die Beförderung auf derselben mit Sicherheit und in entsprechender Weise geschehen kann.

etwaige Rinnsteine. So oft nach pflichtschuldigem Ermessen sich durch den Schienenweg oder den Betrieb darauf die Nothwendigkeit herausstellt, den Fahrdamm zu verbreitern oder anderweit zu reguliren oder offene Rinnsteine oder Gräben bezw. unterirdische Abzugskanäle zu verlegen oder zu überdecken, vorhandene Ueberfahrten, Grabenüberbrückungen, Brunnen und sonstige Bauwerke zu verändern oder dergleichen neue anzulegen oder durch die Bahnanlage an der Straße herbeigeführte Beschädigungen wieder zu beseitigen, ist dies gleichfalls von dem Erbauer unter Aufsicht des zuständigen Baubeamten zu erfordern. Von ihm darf ferner verlangt werden, tiefe Rinnsteine mit Schutzschwellen zu versehen oder auch ganz zu beseitigen und zu dem Zwecke unterirdische Entwässerungsanlagen nach Anordnung der zuständigen Behörden auszuführen. Denn alle derarte Leistungen sind zur Erhaltung oder zum Erreichen der Verkehrssicherheit zweckdienlich. Durch die Anlegung der Bahn kann die Veränderung oder Verlegung der von ihr berührten Telegraphen-, Gas- oder Wasserleitungen nothwendig oder eine Beschädigung dieser Anlagen herbeigeführt werden. Daß deren Eigenthümer die dadurch entstehenden Kosten trage, fehlt jeder Rechtsgrund, weshalb sie dem Erbauer zur Last fallen müssen. Gleichwohl ist es sachwidrig, die Kostenfrage polizeilicherseits[2]) zu regeln, was bezüglich dieser Leistungen und der vorgedachten Verbreiterungen zu geschehen pflegt. Da das landes- oder ortspolizeiliche Interesse dadurch, wer schließlich die Kosten einer zum allgemeinen Besten angeordneten Maßregel zu tragen hat, in keiner Weise berührt wird, dürfte die beregte Bestimmung offenbar nur den Sinn haben, daß der Gleisanlagebesitzer die Ausführung der etwa angeordneten Arbeiten nicht von einer vorgängigen Feststellung der Kostenpflicht oder von einem Kostenvorschusse abhängig machen dürfe, sondern in einem solchen Falle die Arbeiten ohne Weiteres auszuführen und deren Kosten zu verauslagen habe, während es ihm dadurch nicht abgeschnitten werden soll, nachher den eigentlich Kostenpflichtigen auszumitteln und in Anspruch zu nehmen.

Für die Nachtheile, welche etwa dadurch erwachsen, daß Be-

[2]) Nicht aber landesgesetzlich, wie in Bayern § 10[3], oder vertragsgemäß gelegentlich der Einbaugenehmigung; doch schiebt die Zwangsenteignung dem Uebermaß einen Riegel vor; unten Abschn. 3.



sichtigungen, Ausbesserungen, Verlegungen oder neue Anlagen der vorgedachten Gegenstände stattfinden oder daß infolge von Ausbesserungen oder Veränderungen der von der Bahn berührten Straßen- und Chausseedämme oder infolge der Anlage der Kanalisation Sperrungen derselben eintreten, wodurch zeitweilig die Benutzung der Bahn verhindert oder erschwert oder der Betrieb gestört zu werden vermag, darf umgekehrt dem Unternehmer keine Schadloshaltung zugestanden werden. Die übliche Erwähnung dessen in dem Genehmigungsschein soll nur ausdrücken, daß durch den genehmigten Schienenweg das Straßenbenutzungsrecht seitens Dritter keine Einschränkung erfährt, und den denkbaren Irrthum benehmen, daß eine Belastung Dritter zu Gunsten des Straßenbahnunternehmens verlangt wird. Gleiches hat zu gelten, so oft Veränderungen in dem Straßen- oder Chausseezuge, welchen die Bahn berührt, oder die zukünftige Anlage neuer Straßen oder Chausseen, welche die Bahn kreuzen, die Nothwendigkeit von Veränderungen an der letzteren zu Folge haben sollte, sodaß in solchen Fällen der Bahnunternehmer die von der Ortspolizei- und der sonst zuständigen Behörde vorgeschriebenen Veränderungen an der Bahn nach dem geltenden Rechte oder getroffenen Abreden zu bewirken hat. Da die Kosten jedoch unter Umständen dem Straßeneigenthümer oder anderweiten Personen, zu deren Besten die Vornahme geschehen, treffen können, ist es ebenso ungehörig, wie rechtsunwirksam, im Verordnungswege die Kostenverpflichtung neu regeln zu wollen.

Dem Unternehmer erwächst weder ein Einspruchsrecht noch eine Entschädigungsforderung, wenn der Betrieb der Bahn durch irgend welchen öffentlichen Anlaß (Militär-Paraden, Marschiren von Militär, öffentliche Märkte u. s. w.) zeitweise gehemmt oder erschwert wird. Jede derarte Benutzung der Straße entspricht dem Gemeingebrauche, geht mithin dieser durch den Bahnbetrieb vor und vermag deshalb keine Entschädigungspflicht zu begründen. Umgekehrt entspringt indeß aus dem Sonderrechte auf Schienenwege naturgemäß die Pflicht des Unternehmers zu dessen Reinigung[3]), welche jedoch meist für Orte ausgeschlossen wird, wo

---

[3]) Wie solche gemeinüblich im Polizeiverordnungswege ausgesprochen wird. Beläge unten § 33 S. 78 [8].

die Selbstreinigungspflicht aufgehoben ist und öffentliche Straßenreinigungsanstalten bestehen. Ihr ist dann nach Anordnung der zuständigen Behörden bezw. des betreffenden Baubeamten durch Reinigen und (auf Verlangen) Besprengen zu genügen. Dagegen gehört die Kostenfrage zu ordnen nicht in die Genehmigungsurkunde, da sie sich nach dem bürgerlichen Rechte bestimmt.

Um durch eine ertheilte Genehmigung die Möglichkeit nicht zu verlieren, anderweiten Bewerbungen um Gleisanlagen stattzugeben, wodurch das Gemeinwohl leiden würde, so oft der erste Unternehmer durch seinen Betrieb den Verkehrsbedürfnissen nicht vollständig genügt, sowie um anderweite zweckdienliche Verbindungen erreichen zu lassen, handelt die Polizeibehörde zweckmäßig, vorzuschreiben, daß Kreuzungen oder die Benutzung der Gleise durch andere Straßenbahnen unbedingt oder in gewissem Umfange zu dulden sind, sobald dies nach dem Ermessen der Ortspolizeibehörde im Verkehrsinteresse geboten ist. Daß die Festsetzung der Unterhaltungsverpflichtung im Falle von Kreuzungen sowie der an den Unternehmer für die Benutzung der Gleise zu zahlenden Entschädigung im Mangel gütlicher Vereinbarung der Ortspolizeibehörde vorbehalten wird, überschreitet dagegen die polizeiliche Befugniß, da dies eine reine Vermögensfrage zwischen den Betheiligten ist, deren Erledigung dem ordentlichen Rechtswege nicht entzogen werden darf.

§ 27. Beseitigung des Schienenweges.

Zur Beseitigung eines Schienenweges kann es freiwillig oder zwangsweise kommen. In beiden Fällen ist eine polizeiliche Aufsicht unerläßlich, weil Veränderungen der Straßenoberfläche eintreten und damit eine Gefahrenmöglichkeit nicht ausgeschlossen, welcher vorzubeugen Recht und Pflicht der Polizei ist. Deshalb wird sachgemäß (wenngleich entbehrlich, weil selbstverständlich) bestimmt, daß eine etwaige Wiederherstellung des früheren Zustandes nach näherer Anweisung der zuständigen Behörden binnen einer zu stellenden Frist zu bewirken ist, widrigenfalls die Beseitigung kostenpflichtig im Verwaltungszwangsverfahren ausgeführt werde. Darüber hinaus nimmt die Polizei bisweilen noch das Recht in Anspruch, bei einem Beseitigungsverzuge des Unternehmers im Wege

der Verwaltungszwangsvollstreckung die Bahn als solche, oder blos das eingebaute Material zum Abbruche zu veräußern. Hierzu gebricht es an einer gesetzlichen Unterlage. Denn dadurch, daß sie sicherheitsgefährlichen Zuständen vorzubeugen hat, bekommt sie noch kein Recht, vermögensrechtliche Fragen zu entscheiden. Nun ist es aber nicht allein ausgeschlossen, sondern sogar gemeinüblich, daß über die Eigenthumsverhältnisse am Schienenwege und dem Gleiseinbaumaterial zwischen Straßen- und Gleiseigenthümer Abreden bestehen.

Wiederbeseitigung pflegt[1]) bei Erlöschen der Genehmigung, Eingehen des Betriebes, Verzug in der Ausführung oder der Betriebseröffnung, endlich wegen Zuwiderhandlung gegen Genehmigungsbedingungen verlangt zu werden. Zur freiwilligen Aufgabe des Schienenweges kann es aus eigener Entschließung des Eigenthümers oder wegen Untergang der Einbaugenehmigung des Straßeneigenthümers kommen. Der Anlaß ist für die Polizei gleichgültig, welche sich um die zwischen den Betheiligten des Unternehmens obwaltenden Rechtsverhältnisse nicht zu bekümmern hat. Deshalb darf sie den Abbruch des Schienenweges nicht etwa aus der Erwägung verhindern, daß dem Straßeneigenthümer ein Recht auf dessen Erwerb zusteht, sobald sie nur gesichert ist, daß der Straßenkörper eine gefahrlose Beschaffenheit wiedererhalten wird. Noch weniger darf sie bestimmen, daß bei Aufgeben des Schienenweges eine Vereinbarung über dessen Fortbestand gegen oder ohne Entgelt zu treffen sei. Umgekehrt braucht sie nicht zu dulden, daß unbenutzte Gleise liegen bleiben, weshalb sie selbst für den Fall, daß in dem Abkommen zwischen Straßeneigner und Erbauer dem letzteren das Wahlrecht zugestanden sein sollte, bei Aufgabe des Schienenweges solchen im Straßenkörper zu belassen oder unter Wiederherstellung des früheren Zustandes zu entfernen, die Herausnahme fordern darf.

---

[1]) In Bayern erwirbt landesgesetzlich (§ 7) der Staat unmittelbar und unentgeltlich das Eigenthum der Straßenbahn sammt ihren Zubehörungen nach Ablauf der Konzessionsfrist und ist er zum Erwerbe der zum Betriebe erforderlichen Gegenstände gegen eine — nöthigenfalls durch Schiedsspruch festzusetzende — Vergütigung berechtigt, während vor Erlöschen der Eisenbahnkonzession eine Ablösung nur aufgrund eines freien Uebereinkommens geschehen kann.

Sie braucht sich endlich auch nicht daran genügen zu lassen, daß der bei dem Einbau vorgefundene Zustand wiederhergestellt d. h. die damalige Pflasterart gewählt werde, darf vielmehr Ausführung in solcher Art und Beschaffenheit fordern, wie sie zur Zeit der Wiederbeseitigung ortsgebräuchlich bezw. in den fraglichen Straßenzügen angewendet ist, selbst wenn dadurch Mehrkosten erwachsen. Etwaige Verbesserung der Straßenzustände während des Bahnbestandes erhöhen also der Polizei gegenüber die Wiederbeseitigungspflicht des Abbruchspflichtigen.

Die Entfernung darf polizeilicherseits nicht blos von dem Erbauer, sondern auch von dessen Rechtsnachfolgern, oder sogar vom Straßeneigenthümer verlangt werden. Denn da den Straßeneigenthümer die Unterhaltungspflicht trifft, hat er jederzeit für das Schaffen eines sachgemäßen Straßenkörpers zu sorgen, sobald andere Verpflichtete fehlen oder leistungsunfähig sind. Der Erbauer endlich wird durch die Veräußerung des Werkes von der öffentlichrechtlichen Wiederherstellungspflicht nicht befreit, weil das Veräußerungsgeschäft und dessen Bestimmungen für die Polizei »Abreden zwischen Dritten« sind, auf deren Gestaltung sie keinen Einfluß hat. Nur durch ihre Genehmigung zur Abtretung des Schienenweges und Entlassung des Erbauers aus seinen bestandenen Pflichten könnte ein Rückgriff auf ihn wegfallen.

II. Bahnbetrieb.

§ 28. Die Rechtsnatur.

Den Straßenbahnbetrieb macht der Inbegriff derjenigen Vorrichtungen und Handlungen aus, welche zur Unterhaltung des Verkehrs auf den Straßenschienenwegen gehören. Sofern er Erwerbszwecken zu dienen bestimmt ist, d. h. durch ihn Einnahmen geschaffen werden sollen, fällt er unter den Begriff der »stehenden Gewerbe« selbst dann, wenn der Staat oder die Gemeinde ihn für eigene Rechnung führen würde. Mithin ist jeder Unternehmer eines zu Erwerbszwecken eingerichteten Straßenbahnbetriebes Gewerbetreibender, muß deshalb von seinem Vorhaben Anzeige bei der

nach den Landesgesetzen zuständigen Behörde erstatten[1]) und untersteht den bezüglichen Beschränkungen oder Satzungen des Gewerberechts.

Die gesetzliche Scheidung in genehmigungsfreie und -pflichtige Betriebe zwingt zur Untersuchung, ob und in wie weit der Beginn der Straßenbahn einer vorgängigen Genehmigung bedarf[2]). Das Bestehen einer der Ortspolizeibehörde übertragenen Regelungsbefugniß der Straßenbahnbetriebe[3]) führt dahin, deren Umfang und einzelne Ausflüsse aufzusuchen. Sie beruht auf der gesetzgeberischen Auffassung, daß die Straßenbahnbetriebe überwiegend für örtliche Bedürfnisse eingerichtet werden, deren Umfang füglich den Ortspolizeibehörden mehr wie den Landes- oder Reichsbehörden bekannt ist und welche für die verschiedenen Orte nach Lage, Bevölkerung, Lebensweise und Gewerbethätigkeit sehr abweichend gestaltet sind, weshalb die zur Befriedigung des Ortsbedarfs an einzurichtende Verkehrsanstalten zu stellenden Ansprüche keineswegs im ganzen Reiche gleich sein könnten. Zweck und Ziel der Regelungsbefugniß ist unverkennbar der Schutz des Publikums gegen Ausschreitungen oder Unzuträglichkeiten, welchen es seitens des Unternehmers oder dessen Werkthätigen ausgesetzt sein könnte, womit sie in das Gebiet der Ordnungs- und Sicherheitspolizei fällt.

Endlich ist nicht ausgeschlossen, daß ein Straßenbahnbetrieb zu überwiegenden Nachtheilen und Gefahren für das Gemeinwohl bald durch ein Verschulden des Unternehmers, bald durch die Eigenthümlichkeit des Unternehmens, bald endlich durch die ört-

---

[1]) GwO § 14; G 6. Juli 1884 § 11. Die Anzeige muß Art und Gegenstand des Gewerbebetriebes sowie für die Straßenbahnberufsgenossenschaft die Zahl der durchschnittlich darin zu beschäftigenden versicherungspflichtigen Personen enthalten, ist bei einer Aenderung der Betriebsart oder einem Wechsel in der Person des Unternehmers zu wiederholen, doch gilt der Wechsel in der Person des gesetzlichen Vertreters einer Rechtsperson (z. B. Ausscheiden und Eintritt des Direktors einer Aktiengesellschaft) nicht für den Anfang eines neuen Betriebes, sondern für die Fortsetzung des bisherigen, was mit Rücksicht auf eine Gegenansicht zu bemerken ist, zu welcher Urt. d. Preuß. OTr 27. Januar 1875 irrthümlich geführt hatte. Unterlassene Anzeige ist zwar strafbar (GwO § 148[1]), hindert indeß nicht die Fortsetzung des Betriebes (Preuß. Anw. II).

[2]) Solche erfolgt in § 29 S. 62—65.

[3]) GwO § 37 und wegen Bayern: oben § 1 Anm. 2.

lichen Zustände und Verhältnisse ausartet, weshalb seine Untersagung wünschenswerth werden kann.

Nach alledem sind getrennt zu behandeln, die Frage der gewerbepolizeilichen Genehmigung, das Wesen und der Inhalt der ortsobrigkeitlichen Regelungsbefugniß, deren einzelne Aeußerungen, noch dazu besondere Erörterung zu finden haben werden[4]), endlich das obrigkeitliche Betriebsuntersagungsrecht[5]). Nicht zu verwechseln damit sind die auf dem bürgerlichen Rechte beruhenden Rechtsverhältnisse der Straßeneigenthümer zum Straßenbahnbetriebe, welche als Ausflüsse der Gleiseinbaugenehmigung entstehen können, deren Darstellung[6]) hier abzusondern und später zu geben sein wird.

§ 29. Gewerbe-Genehmigung.

Reichsgesetzlich sind die Straßenbahnen genehmigungsfreie Gewerbe[1]). Dies folgt einerseits aus der Nichterwähnung im GwO § 40 bei den Rechtsmitteln gegen Genehmigungsversagung. Denn dies Uebergehen beruht jedenfalls darauf, daß der Fall einer Versagung an sich unmöglich ist. Andererseits spricht dafür das Fehlen eines ausdrücklichen Verlangens, während, so oft dies beabsichtigt war, es durch die Wendung: »bedarf der Konzession bezw. Approbation, Erlaubniß«, ausgedrückt ist. Eine weitere Bestätigung liefert die Entstehungsgeschichte[2]) des § 37. Denn während Entwurf I § 53 in seiner Fassung noch annehmen läßt, daß man damals an das Erforderniß einer Genehmigung für das Straßengewerbe gedacht hatte, schließt der II. Entwurf diese Auffassung geradezu aus. Unter diesen Umständen ist nicht

---

[4]) Unten §§ 30—40 S. 65—100, während § 41 S. 101—108 nicht hierher fällt.

[5]) Unten § 42 III unter Aufhören des Betriebes S. 112.

[6]) Nämlich in Abschn. 3.

[1]) Jakobi: Gewerbegesetzgebung 76; K. Hilse: Verstadtlichung § 10 S. 28 und in Straßenbahn II 28, 37; v. Reitzenstein a. a. O. § 6 II 579. Entgegengesetzt halten u. A. Löning: Verwaltungsrecht 501 Anm. 2; Kayser: GwO 90 Anm. 4; Berger: GwO 43, 45 die Straßenbahnen für genehmigungspflichtige Gewerbe.

[2]) K. Hilse: Sonntagsruhe 21 ff.

anzunehmen, daß der Reichstag auf das Erforderniß einer Genehmigung hat zurückkommen wollen. Für Preußen hat das Ober-Verwaltungs-Gericht grundsätzlich die Straßengewerbe[3]), namentlich auch die Straßenbahnen[4]), nach der Terminologie der Gewerbe-Ordnung von vorgängiger Genehmigung überhaupt unabhängig erklärt. Dies hindert allerdings weder die Landesgesetzgebungen noch die Ortspolizei-Behörden auf Grund ihrer gesetzlichen Regelungs-Befugniß durch ordnungsmäßig zustande zu bringende und zu erlassende Verordnungen[5]) eine Genehmigungsverbindlichkeit zu schaffen. An beiden fehlt es für das Straßenbahngewerbe bereits nicht mehr.

Landesgesetzlich ist nur für Bayern[6]) landesherrliche Genehmigung zur Anlage und zum Betriebe von Straßenbahnen erforderlich, welche durch Vermittelung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten einzuholen ist und gewohnheitsgemäß erst ertheilt wird, wenn die Verhältnisse zum Straßeneigenthümer geordnet sind.

Das Verlangen einer ortspolizeilichen Genehmigung[7]) pflegt zwar irrthümlich darauf gestützt zu werden, daß GwO § 37 solche fordere, ist gleichwohl jedoch rechtswirksam, weil der Irrthum im Beweggrunde nicht die ausdrückliche Bestimmung aufzuheben vermag. Sofern sie auf eine formgerechte Polizei-Verordnung gestützt werden kann, ist die Genehmigung mit der Wirkung nothwendig, daß der Beginn des Gewerbes ohne vorher ertheilten Erlaubnißschein aus GwO § 147 strafbar ist. Uebrigens ist das Einholen einer ortspolizeilichen Genehmigung selbst dort, wo sie rechtlich entbehrlich, noch vor Herstellung des Unterbaues üblich.

---

[3]) z. B. Urt. v. 23. Juni 1877, 1. Juli 1878 (Entsch. II 318, IV 321), 27. März 1884 (II 313), 7. Nov. 1887 (Entsch. XV 34).

[4]) Urt. v. 14. Febr. 1891.

[5]) Jakobi a. a. O. 73; K. Hilse: Verstadtlichung § 10 S. 29; v. Reitzenstein a. a. O. § 7 II 580.

[6]) V 20. Juni 1855 §§ 1, 6. Das Hamb. G 28. Sept. 1864 spricht nur von Anlagegenehmigung, die nach Art. 6 jedoch das Recht auf ausschließlichen Betrieb in sich schließt.

[7]) z. B. Frankfurt § 2: Zum Bau und zum Betriebe einer Straßenbahn ist in Gemäßheit des § 37 der GwO die polizeiliche Genehmigung erforderlich.

Meist geht ihrer Ertheilung eine Verständigung zwischen dem Antragsteller und der Behörde voraus. Gesetzliches Erforderniß ist die ortspolizeiliche Betriebsgenehmigung hier jedoch nicht. Vielmehr hat sich die Ortspolizeibehörde an der Anmeldung des Betriebsbeginnes genügen zu lassen[8]).

Wenngleich Genehmigung nicht erforderlich ist, erscheint es für den Unternehmer zweckmäßig, sich vorher zu vergewissern, unter welchen Voraussetzungen die Behörde die Betriebsausübung stören oder einschränken würde, weil er erst dadurch zu übersehen vermag, ob nicht etwa und in wie weit sein Voranschlag der wahrscheinlichen Betriebserträgnisse auf unstatthafte Betriebseinrichtungen sich gründet und dadurch hinfällig wird. Deshalb kann es gewiß nur dankbar anerkannt werden, wenn die Ortspolizeibehörden in Form von Genehmigungsscheinen diejenigen Einschränkungen vorher bekannt geben, welche sie zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung glauben fordern zu dürfen und deren Nichtbefolgung sie zur Betriebsuntersagung bestimmen würde. Denn der Unternehmer erfährt dadurch die künftige Absicht und die bei der zuständigen Behörde für Fälle der Betriebsuntersagung maßgebenden Grundsätze, um sich nach diesen richten und folgeweise vor Schaden bewahren zu können.

Zweck und Ziel jeder Betriebsgenehmigung ist, unfähige oder unzuverlässige Personen an Eröffnung eines Gewerbebetriebes noch dazu in ungeeigneten Betriebsstätten oder unter Benutzung gefährlicher Anlagen zu verhindern. Deshalb hat sie der Betriebseröffnung vorauszugehen, äußert sich in dem auf vorgängige Prüfung ertheilten schriftlichen Einverständnisse zum Betriebsbeginne und wird durch die Zustellung des Genehmigungsscheines erschöpft. Wirkung über den Gewerbebeginn hinaus hinterläßt sie nicht. Glaubt die Behörde gegen das betriebene Gewerbe Einspruch erheben zu sollen, so kann solches nur im Wege des Betriebsuntersagungsverfahrens erfolgen, mit welchem indeß eine neue, von der ersteren unabhängige Thätigkeit beginnt[9]).

---

[8]) **R. Hilfe: Sonntagsruhe 24; Verstadtlichung § 10 S. 27; UnfallsgG § 77 S. 249; Wirschinger: GwO 344.**

[9]) **Unten § 42 unter III S. 112.**

Die vormals herrschende, jetzt wohl als überwunden zu betrachtende Ansicht, daß jeder Straßenbahnbetrieb reichsgesetzlich genehmigungspflichtig sei, wurde auf keine ausdrückliche Satzung, sondern nur auf den Umstand, daß § 37 sich allerdings im Abschnitt II mit der Ueberschrift »Erforderniß besonderer Genehmigung« unter 2 »Gewerbetreibende, welche einer besonderen Genehmigung bedürfen« befindet, also lediglich auf die sedes materiae gestützt. Dabei war man jedoch gezwungen, dem Gesetzgeber bei Fassung des § 40 den Vorwurf einer Flüchtigkeit zu machen, weil dort § 37 nur bezüglich derjenigen Gewerbe Erwähnung gefunden hat, gegen deren Betriebsuntersagung, nicht aber auch bei denen, gegen deren Genehmigungsversagung der Rekurs zulässig sei. Stichhaltiger Gründe entbehrt jedoch die Annahme, daß der Gesetzgeber die Eröffnung der Verkehrsbetriebe in das jeder Nachprüfung und Berichtigung unzugängige Belieben der Ortspolizei zu stellen und nur deren Fortsetzungseinstellung ihm zu entziehen beabsichtigt habe. Ist die Berufung auf die sedes materiae an sich ein recht bedenkliches Mittel für die Gesetzesauslegung, so verliert sie noch mehr an ihrem Halt, wenn sie nur auf dem Wege des Vorwurfs, daß an einer späteren Stelle ein Versehen vorgefallen sei, aufrechterhalten werden kann. Dazu tritt, daß die in diesem Abschnitt behandelten Gewerbe keineswegs vollständig gleichmäßig geordnet sind, vielmehr die einen eine Approbation, andere einen Prüfungsnachweis, andere eine ausdrückliche Erlaubniß, die Straßengewerbe dagegen nur die Regelung durch die Polizei nöthig haben sollen. Daraus geht aber weiter hervor, daß die Ueberschriftsbezeichnung keinen festen Rechtsbegriff herstellen sollte.

§ 30. Die ortspolizeiliche Regelungsbefugniß.

Die ortspolizeiliche Regelungsbefugniß geht weiter als das gewerbebehördliche Genehmigungsrecht, beansprucht nämlich eine mit der Betriebseröffnung beginnende und mit der Betriebseinstellung schließende fortgesetzte Thätigkeit, ein beständiges Beaufsichtigen der Betriebsführung nach ihrer Wirkung. Sie soll zum allgemeinen Besten die Erhaltung eines, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Betriebes sichern und den Vortheil dauernd erhalten, welchen eine

billige, schnelle und sachgemäße Vermittelung von Ortsveränderungen für das Gemeinwohl mit sich bringt. Die Behörde muß deshalb ebenso berechtigt wie verpflichtet sein, unausgesetzt die einzelnen Verrichtungen im Verkehrsgewerbe zu beaufsichtigen, zu verfolgen und, soweit ihr solches zweckmäßig erscheint, in die richtigen Bahnen zu leiten.

Diese Thätigkeit kann naturgemäß erst mit der Betriebseröffnung beginnen, weshalb eine Genehmigungsertheilung zum Beginn einerseits unerheblich, andererseits sogar bei fehlender Möglichkeit gefährlich sein würde, eine etwaige Versagung anzufechten und die Stichhaltigkeit der dafür geltend gemachten Gründe durch eine vorgesetzte Behörde zwecks Berichtigung prüfen zu lassen. Denn keineswegs wäre ausgeschlossen, daß aus bloßer Bequemlichkeit, um sich der schwierigen, zeitraubenden und verantwortlichen Aufsichtspflicht zu entziehen, die Ortspolizei eine Genehmigung versagt und damit den Eintritt des Betriebes verhindert. Solche Zustände hat der Gesetzgeber ganz gewiß nicht herbeiführen wollen.

Das gesetzlich nicht vorgesehene Erforderniß einer Betriebsgenehmigung ist im Polizeiverordnungswege vereinzelt erfolgt[1]. Die Versagung stellt dann jedoch eine ortspolizeiliche Verfügung her, welche dem Angriffe im geordneten Beschwerde- oder Streitverfahren unterliegt. Wo die Polizeiverordnung eine Betriebsgenehmigung nicht ausdrücklich fordert, ist solche überhaupt entbehrlich[2].

Führt die geübte Aufsicht zur Erkenntniß von Unzuträglichkeiten infolge der wechselnden Verkehrsbedürfnisse oder Art der Betriebsführung, welche eine Abstellung aus Gründen des öffentlichen Wohles wünschenswerth machen, so hat die Behörde Recht und Pflicht zur wirksamen Durchführung ihrer für nothwendig gehaltenen Maßnahmen. Sie vermag sogar für den Zuwiderhandlungsfall die Betriebseinstellung herbeizuführen; ihre Maßnahmen unterliegen jedoch einer Nachprüfung durch eine vorgesetzte Behörde, damit etwaigen Willkürlichkeiten wirksam vorgebeugt werde.

---

[1]) z. B. Frankfurt. Oben § 29 S. 63 Anm. 7.

[2]) Preuß. OVG 27. März 1884, 14. Febr. 1891.

Die Betriebsausübung darf jedenfalls nicht an Bedingungen geknüpft werden, welche Verhältnissen entnommen sind, deren Regelung der Polizei nicht zusteht und deren Vorkommen weder die Sicherheit noch die Annehmlichkeit des Verkehres beeinträchtigt. Die Verbesserung der Vermögenslage von Gemeinden oder sonstigen Rechtspersonen ist nicht Aufgabe der Polizei. Deshalb ist dieselbe nicht befugt, den Verpflichteten Erleichterung in ihren Aufwendungen für Reinigung, Beleuchtung und Unterhaltung[3]) der Straßen durch theilweises Uebertragen der diesbezüglichen Kosten auf die Betriebsunternehmer zu verschaffen oder zu verlangen, daß den Beamten der Ortspolizei in Form von Preisermäßigung oder Freifahrt ein Vorzug vor anderen Fahrlustigen gewährt werde[4]). Die Unzulässigkeit solcher Belastungen des Gewerbes werden die Rekursbehörden ebenso sicher aussprechen, sobald einmal der Fall einer auf die Nichterfüllung derarter Forderungen gestützte Untersagung ihrer Beurtheilung unterliegen wird, wie auf sie von den damit befaßten ordentlichen Gerichten bereits erkannt worden ist[5]). Gleichwohl fehlt es an derarten Bedingungen besonders von seiten solcher Ortspolizei-Behörden nicht, deren Oberhaupt mit dem Gemeindeoberhaupte die nämliche Person ist, welche also die ortspolizeiliche Gewalt und die Verwaltung des Gemeindevermögens in sich vereinigt, sodaß die Versuchung allerdings nahe liegt, die gesetzliche und natürliche Grenze zwischen den beiden anvertrauten Gewalten zu übersehen und in der einen zu handeln, um eine Aufgabe der anderen leichter zu verwirklichen.

Insofern die Befristung jeder Betriebsgenehmigung reichsgesetzlich (GwO § 40) untersagt ist, darf, weil dies gegen ein Verbotsgesetz verstoßen würde, eine im Verordnungswege geschaffene ortspolizeiliche Genehmigung nicht alsbald bei der Ertheilung die Bestimmung eines absolut oder relativ bestimmten Endtermins der Betriebsbefugniß enthalten. Solches ist vielmehr unstatthaft und wirkungslos[6]). Zulässig ist dagegen der Vorbehalt einer Vervoll-

---

[3]) Preuß. OVG 18. Mai 1889 (Selbstverwaltung XVI 410).

[4]) Freifahrtscheine bestehen z. B. in Stuttgart nach UnfallsgG nur für städtische Beamten.

[5]) LG Berlin I 24. April 1891 (oben § 24 S. 50[5]).

[6]) OVG 10. Okt. 1877 (Entsch. III 247). Gleichwohl ist sie üblich.

ständigung der Anlage[7]), die Beschränkung der Anfangs- und Endigungsstunden des täglichen Betriebes, der höchsten Leistung und ähnliches mehr.

Der Regelungsbefugniß[8]) entspringt das Recht, den Fortbetrieb zu untersagen oder zu beschränken, die Herstellung von Schutzeinrichtungen nach GwO § 120 zu fordern, vorläufig aus Sicherheitsrücksichten sogar eine Betriebseinstellung herbeizuführen, bevor die Rücknahme[9]) rechtskräftig geworden sein wird.

§ 31. Einfluß auf die Fahrplanbildung.

Dem Grundsatze der Gewerbefreiheit widerstreitet eine dahingehende Bevormundung des Unternehmers, wie er sein Gewerbe führen, dessen innere Einrichtung und Betriebsweise gestalten, bis zu welchem Umfange er es ausdehnen will, weshalb solche in der deutschen Gesetzgebung keine Unterlage findet. Man glaubte vielmehr annehmen zu sollen, daß der Unternehmer meist selbst am Besten wissen und beurtheilen wird, wie weit seine verfügbaren Mittel reichen, wie viel er eigener Kraft und Einsicht zutrauen darf, bis zu welchem Grade der Verantwortlichkeit er zu gehen hat. Jeden Zwang gegen den Unternehmer, die selbst gezogene Grenze zu überschreiten, hat der Gesetzgeber vermieden. Daran hat er Recht gethan. Ein Verkennen oder Ueberschätzen der Mittel, des Befähigungsgrades und der Leistungsfähigkeit jemandes liegt dem Außenstehenden näher als ihm selbst. Dasselbe kann aber in seinen Folgen leicht den Untergang statt Fortgang des Betriebes schaffen und damit zur Vergewaltigung statt zum Vortheil des Betroffenen ausschlagen. Mithin würde der Obrigkeit eine unnatür-

---

[7]) OVG 10. Okt. 1876 (Entsch. I 306).

[8]) Ueber deren Formen Bayern VollzV 4. Dez. 1872 § 13, Sachsen AusfV 16. Sept. 1869 § 23, Preußen G 1. April 1883 § 110 mit v. Brauchitsch: Die neuen Preuß. Verwaltungsgesetze (Berlin 1884).

[9]) Weitere Ausflüsse derselben sind namentlich der Einfluß auf die Fahrscheinbildung, die Einführung eines Fahrscheinzwanges, die ständige Beaufsichtigung der Betriebsmannschaft, Betriebsmittel, Triebkräfte, die Ordnung des Verhaltens der Fahrgäste und der Straßengänger, dagegen fallen darunter nicht die Regelpreise, welche in GwO § 76 reichsgesetzliche Ordnung gefunden haben.

liche Macht anvertraut und eine unerträgliche Verantwortlichkeit aufgebürdet werden, wenn sie in gewerbliche Zustände einen so tief einschneidenden Einfluß gewinnen dürfte oder müßte, daß der Unternehmer ihr willenlos überliefert wäre.

Indem bezüglich des Genusses der Gewerbefreiheit den Straßenbahnen keine weitere Ausnahmestellung angewiesen ist, als daß ihr Betrieb der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß unterliegen soll, ist dafür zu halten, daß sie allerdings — gleich jedem anderen Gewerbetreibenden — befugt sind, ihren Betrieb auf dasjenige Maß der Leistungen zu beschränken, welches sie mit den verfügbaren Mitteln, der eigenen Kraft und Verantwortlichkeit verträglich sowie für sich ersprießlich halten. Dagegen fehlt es an einer Gesetzesvorschrift, auf welche der Verlust des Selbstbestimmungsrechtes für den Unternehmer und umgekehrt ein Zwangsrecht der Behörde[1]) gegen ihn gestützt werden könnte, die Betriebsleistung über die selbst gezogenen, den eigenen Verhältnissen entsprechenden Grenzen hinaus zu dem Umfange auszudehnen, welcher den jeweiligen Bedürfnissen entspricht. Die Straßenbahnunternehmer dürften deshalb nach eigenem Belieben die Zahl, den Ausgangs- und Endpunkt sowie die Fahrrichtung der einzelnen zu betreibenden Linien bestimmen, nicht minder die Anfangs- und Schlußzeiten sowie die Zwischenräume der abzulassenden Züge feststellen, wenn nicht ihr Betrieb in das Straßengewühl eingreifen, hiermit aber geeignet sein würde, die Ordnung, Ruhe und Sicherheit des Straßenverkehrs nachtheilig zu beeinflussen und zu stören, durch sachwidrige Betriebseinrichtungen zu Eingriffen in schutzberechtigte Anstalten des Gemeinwohles auszuarten, was nicht geduldet zu werden braucht.

Dieser Erwägung entspringt naturgemäß die Berechtigung,

---

[1]) Solches wird aber durch die dem Unternehmer auferlegte Verpflichtung, soviel Züge und Wagen, als die Polizeibehörde zum Besten des Verkehrs für erforderlich erachtet, fahren zu lassen und das Betriebsmaterial dementsprechend zu vermehren, beansprucht. Indem damit jedoch die behördlichen Machtbefugnisse überschritten werden, ist das Verlangen rechtsunwirksam und darf selbst dort gefahrlos unerfüllt bleiben, wo die Ortspolizei für die Erfüllung aller übernommenen Verpflichtungen bei ihr Sicherheitsbestellung gefordert und erlangt haben sollte, weil letztere für unberechtigte Auflagen nicht haftet.

[2]) In Bayern V 20. Juni 1855 § 10[7] würde daneben das Ministerium mitzusprechen haben.

zum Besten des Gemeinwohles die Bewegungsfreiheit der Straßenbahnen zu beschränken und in eine Ordnung zu bringen, welche sie mit den sonstigen Verkehrseinrichtungen verträglich werden läßt. Folgeweise ist der öffentlichen Gewalt ein Einfluß auf die Gestaltung der Straßenbahnbetriebe und die Beschränkung der freien Fahrplanbildung allerdings zuzugestehen. Ihre Ausübung ist durch die Reichsgesetzgebung den Ortspolizeibehörden übertragen und bildet einen Ausfluß der anvertrauten Regelungsbefugniß[2]). Sie erfolgt gemeinüblich in der Weise, daß der Betrieb blos aufgrund eines behördlich genehmigten[3]), in ortsüblicherweise bekannt gemachten, meist überdies noch in den Wagen[4]) und auf den Haltestellen auszuhängenden Fahrplan geführt werden darf. Das behördliche Eingriffsrecht auf die Fahrplanbildung darf jedoch nur vorbeugend und verhindernd, nicht verlangend und gebietend wirken, mithin seine Aeußerung stets nur auf ein Verbot und kein Gebot herauskommen, der Freiheit zur Selbstbestimmung des Bewegungsumfanges blos der Zwang zu Unterlassungen, nicht aber zu Leistungen gegenübergestellt, kurz der Bewegungsumfang beschränkt,

---

3) So in Aachen § 9, Altona § 10, Augsburg § 9, Berlin § 9, Braunschweig § 10, Bremen § 2, Horn § 3, Bremerhaven § 2, Breslau § 9, Bromberg § 2, Charlottenburg b. § 10, Chemnitz § 2, Crefeld §§ 25, 26, Danzig § 8, Dortmund § 14, Duisburg § 9, Düsseldorf §§ 9, 10, Elberfeld § 15, Frankfurt a. M. b. § 8, Gladbach § 10, Goldbeck § 12, Halberstadt § 9, Halle § 9, Hamburg a. § 6, b. § 6, Heidelberg § 5, Ingolstadt § 9, Karlsruhe § 5, Kassel a. § 5, b. § 12, Kiel § 3, Koblenz § 7, Köln § 10, Königsberg § 9, Lichterfelde-Teltow § 10, Lübeck § 13, Magdeburg a. § 9, Mainz § 4, Mannheim § 28, Offenbach § 9, Posen § 9, Schönebeck § 13, Stettin §§ 2, 9, Uetersen § 8, Wandsbeck § 6, Wiesbaden a. § 8, b. § 12, Wiesloch § 5.

4) So in Aachen § 6, Altona § 7^{2}, ^{3}, Augsburg § 6, Braunschweig § 7^{6}, ^{7}, Berlin § 6, Bremen § 1 f, i, Horn § 2, Bremerhaven § 1 f, g, i, Breslau § 6, Charlottenburg § 7^{2}, Chemnitz § 1a, Crefeld §§ 17, 18, Danzig § 5, Dortmund § 9^{6}, ^{7}, ^{8}, Duisburg § 6, Düsseldorf § 6, Elberfeld §§ 19, 20, Frankfurt a. M. a. § 2^{2}, b. § 6^{4}, ^{5}, ^{6}, Gladbach § 7, Halberstadt § 6, Halle § 6, Hamburg a. § 3^{2}, ^{3}, b. § 3^{2}, ^{3}, Hannover § 5^{3}, ^{4}, Heidelberg §§ 2, 22, Ingolstadt § 6, Karlsruhe a. § 2, b. §§ 17, 28, Kassel b. § 2^{2}, Kiel § 2, Koblenz § 7, Köln § 7, Königsberg § 6, Leipzig § 19, Lichterfelde-Teltow § 6^{3}, Lübeck §§ 2, 3^{3}, Magdeburg a. § 6, Mannheim § 18, 28, Metz § 9^{2}, ^{4}, Offenbach § 6, Posen § 6, Schönebeck § 9^{1}, Stettin §§ 2, 6, Wandsbeck § 3^{2}, ^{3}, Wiesbaden a. § 5, b. § 8^{2}, ^{3}, Wiesloch § 2. Vergl. § 35 S. 83^{5}, § 36 S. 88^{5}.

nicht erweitert werden. Denn die ortspolizeilichen Befugnisse auf dem Gebiete der Fahrplanbildung wurzeln eben lediglich in der anvertrauten Aufgabe, für Ruhe, Sicherheit und Ordnung zu sorgen, welcher indeß durch Beschränkung der Bewegungsfreiheit der Straßenbahn genügt, indem durch den Ausschluß aller Einrichtungen und Vorkommnisse, welche nach pflichtschuldigem Ermessen zu einer Störung Anderer ausarten müßten, der Gefahr vorgebeugt und die öffentliche Ordnung erhalten wird.

Dies wird ortspolizeilicherseits jedoch nicht immer richtig gewürdigt. Denn während durch zu häufige und schnelle Folge der einzelnen Züge eine Ueberlastung des Straßenkörpers, durch zu schnelles Fahren oder zu lange Züge eine Minderung der Sicherheit aller, welche auf andere Weise zu dessen Benutzung veranlaßt sind, denkbar ist, pflegen Abweichungen von dem behördlich festgestellten Fahrplan insoweit gestattet zu werden[5]), daß zwischen die fahrplanmäßigen Züge ohne deren Verminderung oder Verlegung je nach dem Verkehrsbedürfnisse noch andere eingelegt werden, also eine Mehrbelastung des Straßenkörpers und größere Gefahrenmöglichkeit geschaffen werde. Einzelne Straßen sind nach Breite oder sonstiger Beschaffenheit zur Aufnahme eines Straßenbahnverkehrs vielleicht gänzlich ungeeignet oder vertragen wenigstens nicht das Stillstehen zur Aufnahme oder zum Absetzen von Fahrgästen. Deshalb darf das Eingriffsrecht unbedenklich dazu gelangen, gewisse Straßen für das Befahren oder Anhalten davon auszuschließen oder zu verlangen, daß der Betrieb in größeren Zwischenräumen, als beabsichtigt, und mit geringerer Fahrgeschwindigkeit erfolge. Es darf Beginn und Schluß der täglichen Betriebsdauer begrenzt, zeitweise Betriebsunterbrechung gefordert, die Zahl oder Länge der Betriebslinien beschnitten, die Zahl der Haltestellen vermehrt oder verändert, die Haltezeit am Endziel verkürzt werden, weil denkbarerweise je nach den Beleuchtungs- oder anderweiten Verkehrsverhältnissen zu den verschiedenen Tageszeiten oder für die fraglichen Straßen eine abweichende Behandlung rathsam erscheint.

Umgekehrt ist dagegen die Obrigkeit **nicht** befugt, Ausdehnung des Betriebes über den vom Unternehmer beabsichtigten Umfang zu verlangen. Vermehrung der Zügezahl, größere Häufung der

---

[5]) **Beläge oben Anm. 4 meist Abs. 4.**

Wagenfolge, vermehrte Fahrgeschwindigkeit, Einstellung größerer Wagen, Ausdehnung der Betriebsdauer durch früheren Beginn oder späteren Schluß des Betriebes zu fordern, überschreitet die obrigkeitliche Gewalt, weil dazu niemals Gründe der Sicherheit oder Ruhe bezw. der Gefahrenabwendung, sondern lediglich das Bestreben bestimmen können, dem Verkehrsbedürfnisse zu einer möglichst vollständigen Befriedigung zu verhelfen. Mag jenes Bestreben sachlich und vom Standpunkte der Verkehrspolitik noch so berechtigt und für seine Befriedigung zu sorgen eine würdige Aufgabe der Wohlfahrtspolizei sein, so fehlt doch jede gesetzliche Unterlage für eine Zwangsmaßregel gegen den Gewerbeunternehmer. Die Förderung größerer Betriebsentfaltung ist für diesen gleichbedeutend mit der Nothwendigkeit, mehr Betriebsmittel und Betriebskräfte zu beschaffen, eine größere Mühwaltung und damit Verantwortlichkeit zu übernehmen, kurz einen Leistungsumfang zu entwickeln, den er mit dem eigenen Nutzen und für die persönliche Verantwortlichkeit nicht mehr ersprießlich hält. Hätte der Obrigkeit die Gewalt anvertraut werden sollen, zu gebieten, daß größere Leistungsfähigkeit thatsächlich entwickelt bezw. die Leistungsfähigkeit dem jeweiligen örtlichen Verkehrsbedürfnisse entsprechend angespannt werde, so war gesetzgeberischerseits diese Absicht ausdrücklich auszusprechen. Dann handelt es sich ja nicht mehr um die Beschränkung einer Freiheitsäußerung aus Gründen des Gemeinwohles durch Sonderbestrebungen, sondern umgekehrt um eine unfreiwillige Leistung des Unternehmers für das Gemeinwohl, um einen Eingriff des Letzteren in dessen Sonderfreiheit, also um dessen Vergewaltigung. Der verfassungsgemäßen Gleichberechtigung aller widerspricht es jedoch, dem Einen für das Gemeinwohl mehr als dem Anderen aufzubürden. Deshalb ist der Rechtsgrund unerfindlich, aus welchem der Straßenbahnunternehmer über seinen Willen zu Mehrleistungen gezwungen werden darf. Selbst die Erwägung, daß die ihm aufgebürdete Mehrleistung in ihrem Erfolge für ihn wirthschaftlich nutzbar ausschlagen würde, könnte das behördliche Vorgehen nicht rechtfertigen. Zunächst widerstreitet sie dem Grundsatze beneficia non obtruduntur. Sodann ist nicht ausgeschlossen, daß die Behörde sich in ihren Erwartungen irrt und Ausfälle entstehen, weil der Obrigkeit keineswegs immer größere

und bessere Kenntniß der verfügbaren Kräfte, Mittel und Fähigkeiten des Betriebsunternehmers beizuwohnen braucht, als er selbst besitzt. Dazu tritt, daß größere Entfaltung von Mitteln, schnellere Zugfolge oder Bewegung die Gefahr erhöht, folgeweise die strafrechtliche Verantwortlichkeit der Betriebsleiter vermehrt und mindestens die Möglichkeit von Verlusten nicht ausschließt.

Muß somit zwar das Recht der Obrigkeit bestritten werden, kraft ihres Amtes eine zwangsweise Erweiterung des Betriebes gegen den Willen des Unternehmers durchzusetzen, so ist andererseits nicht zu verkennen, daß dem Straßeneigenthümer unverwehrt ist, einen so großen Einfluß auf Gestaltung der Fahrpläne sich zu verschaffen, daß zwischen Bedarfs- und Betriebsumfang stets das Gleichgewicht herzustellen ist. Solches ist im Wege privatrechtlicher Vereinbarung erreichbar, indem er als Gegenleistung seiner Einbaugenehmigung die Berechtigung verlangt, eine seinen Zwecken bezw. dem Ortsbedarfe entsprechende Betriebsentfaltung jederzeit zu fordern, ist bereits mehrfach geschehen. Die Ausführung beansprucht indeß eine sehr vorsichtige Fassung der Satzungen und kann leicht zu Rechtsstreitigkeiten führen.

Selbstredend findet das Vertragsrecht an der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß dergestalt seine Grenze, daß für den Unternehmer ein ortspolizeiliches Verbot, den Betrieb über ein bestimmtes Maß auszudehnen, einen Fall »höherer Gewalt« herstellt, der ihn an der Mehrleistung hindert und seiner Minderleistung die Eigenschaft eines vertragswidrigen Verhaltens benimmt, damit ihn aber vor etwaigen Vertragsstrafen bezw. dem Verluste des Gleiseinbaurechtes schützt.

§ 32. Der persönliche Schutz durch die Verkehrspolizei.

Nicht blos in Preußen[1]), sondern in ganz Deutschland gehört zu den Aufgaben der Polizei und damit zu den Gegenständen der

[1]) G 11. März 1850 §§ 6. 7; K. Hilse in den Zeitschriften Straßenbahnen I 211, Selbstverwaltung XV 337, für das gesammte Lokal- und Straßenbahnwesen VII Heft 3. UnfallsgG § 77 S. 248. Doch dürfen nach G § 15 in die gemäß §§ 5 und 11 zu erlassenden orts- oder landespolizeilichen Vorschriften keine Bestimmungen aufgenommen werden, welche mit den Gesetzen oder Verordnungen einer höheren Instanz in Widerspruch stehen.

ortspolizeilichen Vorschriften[2]) der Schutz der Personen und des Eigenthums, die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, Brücken, Ufern und Gewässern, die Sorge für Leben und Gesundheit, die Fürsorge gegen gemeinschädliche und gemeingefährliche Handlungen, Unternehmungen und Ereignisse überhaupt, sowie alles Andere, was im besonderen Interesse der Gemeinden und ihrer Angehörigen verordnet werden muß.

Demgemäß ist es sowohl das Recht wie die Pflicht der Polizei, Gefahren, welche den auf den Straßenverkehr Angewiesenen drohen, durch geeignete Einrichtungen und Gegenmaßregeln abzuwenden, sowie jegliche Störungen und Unzuträglichkeiten zu verhindern[3]). Sie braucht sogar nicht erst abzuwarten, bis Ereignisse der gefürchteten Art eingetreten sind, kann ihnen vielmehr schon vorbeugen, entweder durch das Verbot gewisser den Verkehr gefährdender Handlungen, oder durch die thatsächliche Verhinderung von Einrichtungen im Straßenkörper oder der Benutzung des Straßendammes, welche nach ihrer Auffassung die bestehenden Verkehrsverhältnisse ungünstig beeinflussen würden. Willkürlich zu handeln, ist sie nicht befugt, sodaß ihre diesbezüglichen Maßnahmen der Nachprüfung durch die vorgesetzte Dienststelle oder im Verwaltungsstreitverfahren unterliegen.

Soweit die Ortspolizei innerhalb des Rahmens dieser Befugnisse verbleibt, sind ihre Anordnungen rechtswirksam, selbst wenn sie Beschwernisse für die dadurch Betroffenen schaffen. Namentlich darf sie unbedenklich sogar Maßnahmen treffen, die zum Schutze jemandes gegen Gefahren aus eigener Unvorsichtigkeit oder Leichtfertigkeit bestimmt sind, wohin z. B. fallen zu Gunsten der

a) Fahrgäste das Verbot des Auf- oder Absteigens während des Fahrens[4]) überhaupt[5]) oder doch wenigstens an der Vorder-

---

[2]) Löning a. a. O. 240; Meyer a. a. O. 669; oben § 2 S. 43.

[3]) Solches geschieht am zweckmäßigsten durch Polizeiverordnungen, deren Tragweite jedoch die Reichstagskommission in dem Berichte bezüglich des Straßenbahnschutzes überschätzt. Die bisher erlassenen s. oben § 15 I c S. 30.

[4]) Ausdrücklich zugelassen nur in Bromberg und Ingolstadt für männliche Erwachsene.

[5]) Augsburg, Crefeld, Durlach, Goldbeck, Karlsruhe, Kassel, Mannheim, Metz, Straßburg sowie im Dampfbetriebe Frankfurt und Wiesbaden.

platte (Perron)[6]) sowie des Besetzens der Deckplätze von weiblichen Personen[7]),

b) der im Straßengewühl Verkehrenden das Gebot[8]) beim Ertönen der Bahn-Signale sich überall von der Bahn zu entfernen, als Reiter oder Fuhrwerksführer den entgegenkommenden Zügen vollständig und soweit auszuweichen, daß zwischen ihnen und der nächsten Bahnschiene noch ein Raum von 2,30 m frei bleibt, sowie mit schwerem Fuhrwerk die Bahn, sobald und soweit der Fahrdamm neben derselben frei ist, gar nicht zu berühren.

Dagegen zielen weniger auf das Verhüten von Gefahren als auf das Beseitigen von Unzuträglichkeiten für die Fahrgäste die Bestimmungen ab, daß, das Ab- und Aufsteigen nur von der Hinterplatte[9]) oder von der rechten Seite[10]) gestattet sei. Nicht minder wird lediglich zur Erhaltung guter Luft in den Wagen das Tabakrauchen nur auf den Außenplätzen und in denjenigen

---

[6]) Breslau, Bremen, Chemnitz, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Halberstadt, Halle, Hannover, Ingolstadt, Kiel, Koblenz, Königsberg, Leipzig, Lübeck, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Offenbach und Posen, sowie im Pferdebetriebe Frankfurt a. M., Kassel, Karlsruhe.

[7]) Daß die Deckplätze von weiblichen Personen nicht besetzt werden dürfen, ist nämlich keineswegs blos aus Schicklichkeits-, sondern überwiegend aus Sicherheitsgründen erlassen und fast allerwärts, wo Decksitzwagen benutzt werden, üblich, so in Altona § 39, Berlin § 36, Charlottenburg § 42, Hamburg a. § 27, b. § 32, Hannover § 19[3], Königsberg § 35[2], Lichterfelde-Teltow § 40, Posen § 36[3], Uetersen § 33, Wandsbeck § 32. Vergl. unten § 36 S. 89[9].

[8]) Aachen § 34, Altona § 45, Augsburg § 40, Berlin § 38, Braunschweig § 27, Bremen § 19, Horn § 21, Bremerhaven § 16, Breslau § 39, Bromberg § 37, Charlottenburg § 48, Chemnitz § 17, Crefeld § 75, Danzig § 32, Dortmund § 38, Duisburg § 34, Düsseldorf § 32, Elberfeld § 30, Frankfurt a. M. a. § 6, Gladbach § 34, Goldbeck § 48, Halberstadt § 36, Halle § 38, Hamburg a. § 34, b. § 39, Hannover § 20, Heidelberg § 19, Ingolstadt § 44, Karlsruhe a. § 19, b. § 24, Kassel a. §§ 18, 19, b. § 7, Kiel § 18, Koblenz § 4, Köln § 35, Königsberg § 37, Königswinter § 13, Leipzig §§ 1, 2, Lichterfelde-Teltow § 48, Lübeck § 20, Magdeburg § 38, Mainz § 10, Mannheim § 25, Metz § 10, Offenbach § 40, Posen § 38, Rüdesheim § 13, Schönebeck § 24, Stettin § 36, Uetersen § 35, Wandsbeck § 39, Wiesbaden a. § 39, b. § 54, Wiesloch § 19.

[9]) Dresden, Heidelberg, Wiesloch während der Fahrt.

[10]) z. B. Altona, Hamburg, Lichterfelde, Wandsbeck.

Abtheilungen des Wagens gestattet[11]), welche ausdrücklich als »Rauchraum« bezeichnet sind, das Lärmen und Singen der Fahrgäste aber gänzlich untersagt[12]).

§ 33. Fahr- und Straßenordnung.

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehres sind Straßenordnungen geeignete polizeiliche Maßnahmen[1]) und deshalb häufig erlassen worden. Meist rühren sie jedoch aus älterer Zeit und der Herrschaft früherer Verkehrsverhältnisse her, sodaß den Veränderungen durch den

---

[11]) Aachen § 32, Altona §§ 40, 41, Augsburg § 38, Berlin §§ 34, 35, Braunschweig § 25, Bremen § 16, Horn § 18, Bremerhaven § 13, Breslau §§ 34, 35, Charlottenburg § 42, Chemnitz § 16, Crefeld § 71², Danzig § 30, Dortmund § 36, Dresden §§ 2, 3, Duisburg §§ 31, 32, Düsseldorf §§ 29, 30, Durlach § 9, Elberfeld §§ 23, 24, Erfurt § 33, Frankfurt a. M. a. § 6, b. § 30⁴, Gladbach § 32, Goldbeck § 43, Halberstadt §§ 32, 33, Halle §§ 33, 34, Hamburg a. §§ 28, 29, b. §§ 33, 34, Hannover § 19, Heidelberg § 16², Ingolstadt §§ 30, 32, Karlsruhe a. § 16, Kassel a. § 16, b. § 9³, Koblenz § 5, Köln § 33, Königsberg §§ 33, 34, Leipzig § 23, Lichterfelde §§ 41, 42, Lübeck § 17², Magdeburg §§ 33, 34, Mainz § 5, Mannheim § 19², Metz § 7, Offenbach §§ 35, 36, Posen §§ 34, 35, Schönebeck § 21, Stettin §§ 33, 34, Ueterſen §§ 31, 32, Wandsbeck §§ 33, 34, Wiesbaden a. § 31, b. § 58, Wiesloch § 16³.

[12]) Aachen § 32, Altona § 41, Augsburg § 38², Braunschweig § 25², Bremen § 16, Horn § 18, Bremerhaven § 13, Breslau § 35, Charlottenburg b. § 42, Chemnitz § 16, Crefeld § 71¹, Dortmund § 36¹, Dresden § 3, Duisburg § 32, Düsseldorf § 30, Durlach Drahtseilbahn § 9, Elberfeld § 24, Erfurt § 33, Gladbach § 32, Goldbeck § 43, Halberstadt § 33, Halle § 34, Hamburg a. § 29, b. § 34, Hannover § 19¹, Heidelberg § 16², Ingolstadt § 32, Karlsruhe a. § 16, Köln § 33, Königsberg § 34, Lichterfelde-Teltow § 42, Lübeck § 17², Magdeburg § 34, Mainz § 5², Mannheim § 19¹, Metz § 7, Offenbach § 36, Posen § 35, Stettin 34, Ueterſen § 32, Wandsbeck § 34, Wiesbaden a. § 31, Wiesloch § 16³.

[1]) Preußen G 11. März 1850 § 6; Bayern Preuß. StrGB Art. 89, 90; Sachsen G 2. Juli 1872 mit V 9. Juli 1872 §§ 1, 2; Württemberg Preuß. StrGB Art. 19 mit KV 6. Juli 1873 § 1—4; Baden Preuß. StrGB §§ 120, 122 mit V 12. Mai 1884 § 6 ff.; Hessen Preuß. StrGB Art. 265, 266. Löning: Verwaltungsrecht § 146 S. 583; K. Hilse: Sonntagsruhe 15, Verstadtlichung § 30 S. 85.

hinzugekommenen Straßenbahnbetrieb noch keine Rechnung getragen wird[2]). Ergänzend, indeß gleichfalls nur unvollkommen, ist durch Straßenbahn-Reglements auszuhelfen unternommen worden. Nach dieser Richtung wird nicht allein allgemein das Abladen von Holz, Steinen und sonstigen hindernden Gegenständen auf den Bahnkörper, sowie neben demselben innerhalb 1,30 m von der äußeren Seite der Bahnschiene untersagt[3]), das Befahren der Gleise verboten und das Ausweichen zufolge ergangener Warnungssignale geboten[4]), sondern auch untersagt, daß während des ruhenden Betriebes Wagen auf dem Bahnkörper stehen bleiben[5]). Die Betriebsunternehmer sind verpflichtet, die Bahn an denjenigen Punkten, welche polizeilicherseits als solche bezeichnet werden, während der Dunkelheit genügend zu beleuchten[6]). Um Unfällen aus dem Zusammenfahren von zwei Bahnwagen zu begegnen, pflegt bestimmt

---

[2]) Den Ziffernbeweis ihrer Mängel giebt K. Hilse: UnfallsgG § 81 S. 264 ff.

[3]) Aachen § 35, Altona § 46, Berlin § 39, Braunschweig § 28, Bremen § 20, Horn § 22, Bremerhaven § 17, Breslau § 40, Bromberg § 35, Chemnitz § 18, Crefeld § 74, Danzig § 33, Dortmund § 39, Duisburg § 35, Düsseldorf § 33, Elberfeld § 31, Frankfurt a. M. a. § 3, Gladbach § 35, Halberstadt § 38, Halle § 39[1], Hannover § 20[3], Heidelberg § 21, Ingolstadt § 35, Karlsruhe a. § 20, b. § 27, Kassel § 20, Kiel § 19, Köln § 36. Königsberg § 38, Leipzig § 5, Lichterfelde-Teltow § 47, Lübeck § 21, Magdeburg § 39, Mainz § 10b, Mannheim § 26, Metz § 11, Posen § 39, Schönebeck § 25, Stettin § 37, Stuttgart § 16[3], Uetersen § 36, Wiesbaden a. § 38[2], b. § 53, Wiesloch § 21.

[4]) Beläge oben § 32 S. 75[8].

[5]) Aachen § 11, Augsburg § 11, Berlin § 11, Braunschweig § 12, Bremen § 4, Horn § 5, Breslau § 11, Chemnitz § 3, Crefeld § 38, Dortmund § 16, Duisburg § 11, Düsseldorf § 11, Frankfurt a. M. § 11[3], Gladbach § 12, Halberstadt § 12, Halle § 11, Hamburg a. § 8[2], b. § 9[2], Hannover § 10, Heidelberg § 6[2], Ingolstadt § 11, Karlsruhe a. § 6, Kassel a. § 8, Kiel § 5, Königsberg § 11, Lichterfelde-Teltow § 13[2], Lübeck § 5, Magdeburg § 11, Mainz § 4, Offenbach § 12, Posen § 11, Schönebeck § 12[2], Stettin § 11, Wandsbeck § 9[2], Wiesbaden a. § 10, b. § 13[3], Wiesloch § 6.

[6]) Aachen § 12, Altona § 15[3], Augsburg § 12, Berlin § 12, Braunschweig § 12, Bremen § 4, Horn § 5, Breslau § 12, Dortmund § 16[2], Frankfurt a. M. b. § 11[4], Hamburg a. § 8[3], b. § 9[3], Hannover § 10[2], Königsberg § 12, Lichterfelde-Teltow § 13[3], Magdeburg § 12, Mainz § 4[2], Posen § 12, Stettin § 12, Wandsbeck § 9[2].

zu werden[7]), daß, so oft zwei entgegenkommende Wagen nicht gleichzeitig auf einer Ausweichung eintreffen, sodaß der früher ankommende den andern erwarten muß, der erstere nur auf dem Hauptgleise halten darf und das Nebengleise für das Vorbeigehen des letzteren freizulassen hat, was indeß bei Ausweichungen, welche zugleich Haltestellen sind, keine Anwendung findet. Hierher gehören ferner die Pflicht des Unternehmers, für die Reinhaltung der Halteplätze zu sorgen[8]), sowie die übliche Beschränkung[9]), daß jeder Bahnzug nur aus einem Wagen besteht und mehrere Wagen durch ein und dasselbe Gespann[10]) zu befördern untersagt wird.

§ 34. Polizeiliche Befugnisse der Straßenbahnbediensteten.

Das Befolgen ihrer zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung im Straßenbahnbetriebe gegebenen Vorschriften zu überwachen, ist Sache der Polizei und wäre eigentlich durch die dafür

---

[7]) Nur für eingleisige Bahnen von Bedeutung. Altona § 35[4], Augsburg § 30, Berlin § 30, Braunschweig § 22, Bremen § 14, Horn § 16[3], Bremerhaven § 11[2], Breslau § 30, Crefeld § 57, Danzig § 25, Düsseldorf § 26, Heidelberg § 14[2], Ingolstadt § 26, Karlsruhe a. § 14[2], Lübeck § 15[3], Posen § 30.

[8]) Aachen § 14, Altona § 13[2], Augsburg § 14, Berlin § 14, Braunschweig § 15, Breslau § 14, Bromberg § 10, Charlottenburg § 16, Crefeld § 39[2], Danzig § 11, Duisburg § 13, Düsseldorf § 13, Elberfeld § 16, Gladbach § 13, Halberstadt § 15, Halle § 15, Hamburg a. § 11, b. § 12, Heidelberg § 20, Ingolstadt § 14, Karlsruhe a. § 3, Kassel a. § 10, Koblenz § 8, Königsberg § 14, Lichterfelde-Teltow § 16, Magdeburg § 14, Mainz § 4[3], Posen § 14, Schönebeck § 27, Stettin § 14, Wandsbeck § 12, Wiesbaden a. § 12.

[9]) Aachen § 10[1], Altona § 20, Augsburg § 10, Berlin § 10, Braunschweig § 11, Bremen § 3, Horn § 4, Breslau § 10, Crefeld § 32[2], Danzig § 9, Dortmund § 15[2], Gladbach § 11, Goldbeck § 16, Halberstadt § 10, Halle § 10, Hamburg a. § 7[2], Hannover § 9, Ingolstadt § 10, Kassel a. § 6, Kiel § 4, Königsberg § 10, Lübeck § 4, Magdeburg a. § 10, Posen § 10, Schönebeck § 12, Stettin § 10, Wiesbaden a. § 9[1]; bei Drahtseilbetrieb je ein auf- und absteigender Wagen, Durlach § 6.

[10]) Bahnzüge von mehreren Wagen sind nur bei Dampfbetrieben zulässig und zwar in: Charlottenburg § 3, Durlach (Drahtseilbahn) § 2, Karlsruhe § 5, Kassel § 3, Lichterfelde-Teltow § 3, Mannheim § 5, Offenbach (Elektrische Trambahn) § 2, Rüdesheim (Zahnradbahn) § 4, Wandsbeck § 3.

angestellten Sicherheitsbeamten zu besorgen, sodaß es diesen obliegen würde, auf die Innehaltung der planmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten, das rechtzeitige Berühren der Ausweichungen, die Reinlichkeit und sachgemäße Beleuchtung in Betrieb gesetzter Wagen zu achten, sowie jeder Ueberfüllung,, der Mitnahme unreinlicher oder äußerlich abstoßender Personen, nicht minder von Hunden und lästigen Gepäckstücken, dem Benutzen der Deckplätze durch weibliche Personen, der Fahrpreisüberhebung, dem Lärmen, Singen und Tabakrauchen der Fahrgäste, überhaupt allen störenden Rohheiten, Unanständigkeiten und Zuwiderhandlungen entgegenzuwirken [1]). Weil es jedoch unausführbar wäre, jedem Straßenbahnzuge zu dem Zwecke, etwaige darin vorkommende Unregelmäßigkeiten festzustellen oder zu hintertreiben, einen Sicherheitsbeamten mitzugeben, und weil andererseits die Polizei einen Vertreter der Ordnung im Zuge nicht entbehren kann, pflegt sie sich hierzu der Schaffner zu bedienen, diesen die Fürsorge für Erhaltung der Ordnung anzuvertrauen und sie deshalb zu ermächtigen, Weisungen zu ertheilen, lästige Fahrgäste aus den Wagen zu entfernen [2]), außerordentliche Vorfälle im Bahnbetriebe zu berichten [3]) und an den Endpunkten nach zurückgebliebenen Gegenständen zu suchen [4]). Damit werden sie jedoch gewissermaßen zu Dienern der öffentlichen Ordnung und des Gesetzes, zu Hilfspersonen der Polizei, also zu mittelbaren Polizeibeamten. Sie erlangen auf diese Weise eine beschränkte Polizeigewalt über Fahrgäste, Mitfahrtbewerber und selbst über die Fahrer, weil letztere polizeivorschriftsgemäß ihren Anordnungen zu folgen haben [5]). Auf der einen Seite dafür verantwortlich, daß nichts unrechtes geschehe, und deshalb für das Dulden von Unregelmäßigkeiten strafbar, bleibt ihnen andererseits jedoch der zur Erfüllung ihrer Aufgabe und Obliegenheiten benöthigte Schutz versagt, indem ihnen selbst während Ausübung der Dienstverrichtungen Beamteneigenschaft abgeht. Darin liegt ein wesentlicher Unterschied zwischen Eisenbahn- und Straßenbahnschaffnern, indem erstere für die Dauer ihrer berufsgemäßen Dienstverrichtungen

---

1) Dies alles gehört zur Ordnung im Straßenbahnbetriebe. Vergl. oben § 32 [11], [12]; § 33 [7]; unten § 36 [5], [7], [11]; § 41 [3].

2) Unten § 36 S. 90 [11].

3) Unten § 35 S. 83 [5].

4) Unten § 36 S. 90 [12].

5) Unten § 36 S. 88 [4].

Beamteneigenschaft genießen[6]). Allerdings ist zuzugeben, daß im Polizeiverordnungswege keine Beamteneigenschaft begründet werden kann. Solches rechtfertigt indeß nicht die heutigen Zustände, welche vielmehr auf die Dauer unhaltbar erscheinen. Denn sind die Schaffner zu Dienern der öffentlichen Ordnung und des Gesetzes verwendbar, so muß ihnen für die Dauer dieses Verhältnisses auch der öffentliche Schutz zutheil werden. Der Rechtsordnung und Billigkeit widerspricht es, jemanden einerseits wegen vorgekommener Unregelmäßigkeiten auf seinem Wagen (z. B. Ueberfüllung, weibliche Personen auf den Decksitzen) mit empfindlichen Polizeistrafen und Entziehung des Fahrscheins, womit die Verwendbarkeit für den Fahrdienst verloren geht, strafbar zu erklären, andererseits ihm jedoch wirksame Mittel vorzuenthalten, widerspänstige Fahrgäste gewaltsam abzusetzen, brauchen sie Gewalt, so verfallen sie der Bestrafung wegen thätlicher Beleidigung. Ueberdies genießen sie keinen genügenden Rechtsschutz, indem aus der fehlenden Beamteneigenschaft folgt, daß etwaige von den Fahrgästen gegen das Fahrpersonal verübte strafbare Handlungen (wie Beleidigungen, Körperverletzungen, thätlicher Widerstand) sich nur zu Privatverletzungen gestalten und insoweit straffrei bleiben, als die Beamteneigenschaft des Verletzten ein wesentliches Thatbestandsmerkmal bildet.

Umgekehrt kommen die schweren Strafbestimmungen[7]) wegen

[6]) Die öffentliche Anklage braucht indeß deshalb nicht bedingungslos versagt und der Verletzte ausnahmslos auf den Weg der Privatklage verwiesen zu werden. Vielmehr pflegen in dankenswerther Erkenntniß, daß die Begleiter der Straßenbahnen im Dienste des öffentlichen Verkehrs stehen, damit eines größeren persönlichen Schutzes gegen Unbilden würdig erscheinen, überdies durch unliebsame Vorkommnisse zwischen Fahrgästen und Begleitmannschaft die Wageninsassen in Mitleidenschaft gezogen werden, was einmal bei diesen Aergerniß erregt, andererseits die Annehmlichkeit der Straßenbahnbenutzung herabmindert, endlich zur Erhaltung ihres für den öffentlichen Dienst nothwendigen Anstandes und sicheren Auftretens unerläßlich ist, daß sie sich bei sachgemäßer Ausübung ihrer Obliegenheiten geschützt wissen, die Staatsanwaltschaften Beleidigungen und Körperverletzungen von Straßenbahnbediensteten auf deren Antrag durch öffentliche Anklage zu verfolgen und die Gerichtshöfe in dieser Dienststellung der Verletzten einen Strafschärfungsgrund zu finden. Vergl. unten § 35 S. 84[10], § 43 S. 114[1].

[7]) StGB §§ 321 ff. Eine Ausnahme tritt nur bei fahrlässiger Körperverletzung und Tödtung ein; vorkommenden Falles werden mit Recht die schwereren Strafen aus StGB § 222[2], 230[2] verhängt, weil ihr Beruf die

Amtsmißbrauch, Bestechung, Annahme von Geschenken und ähnlichen gegen die Straßenbahnbediensteten **nicht** in Anwendung, selbst wenn die sonstigen Merkmale der beregten Strafthaten vorliegen würden. Vielmehr werden sie lediglich nach den allgemeinen Strafgrundsätzen beurtheilt.

Die vorerörterte Polizeigewalt und Berechtigung zu Weisungen an die Fahrgäste, oder zum Ausschluß von der Mitfahrt, oder zur Entfernung jemandes vom Wagen steht übrigens nur denjenigen Werkthätigen im Straßenbahndienste zu, welchen sie ausdrücklich übertragen ist. Solches sind indeß blos die Schaffner und ausnahmsweise, wo Schaffnerbegleitung fehlt, die Kutscher. Daraus folgt, daß die Kontrollbeamten, obschon ihnen seitens ihrer Dienstgeber ein Vorrang vor den Schaffner eingeräumt wird, wodurch diese jenen untergeordnet werden, nicht befugt sind, den Fahrgästen Weisungen zu geben oder sie wohl gar vom Wagen zu entfernen. Halten sie gelegentlich ihres Aufenthaltes im Wagen die eine oder andere Maßnahme für zweckmäßig, so müssen sie sich zur Durchführung derselben des Schaffners bedienen, während sie durch Selbstausführung widerrechtlich handeln. Gleiches gilt für die weiteren übergeordneten Personen, welche unter der Bezeichnung von Oberkontrolleuren, Betriebsinspektoren oder Betriebsdirektoren vorkommen. Ihren Anordnungen Folge zu geben, sind die Fahrgäste nicht einmal polizeivorschriftsgemäß verpflichtet[8]).

Aus der eigenthümlichen, mit polizeilichen Befugnissen und Verpflichtungen ausgestatteten Stellung der Schaffner ist man versucht worden, von einem Obhutsverhältnisse der Schaffner über die Fahrgäste zu sprechen, sodaß sie geeignet seien, wegen Obhutsverletzung bestraft zu werden, wenn Fahrgäste durch ihre eigene Leichtfertigkeit zu Schaden kommen. Dem liegt jedoch ein thatsächlicher und rechtlicher Irrthum zu Grunde[9]).

Straßenbahnbediensteten allerdings zu einer besonderen Aufmerksamkeit verpflichtet.

[8]) Von einem Hausrechte der Betriebsunternehmer über mißliebige Fahrgäste, dessen Gebrauch die Verwaltung in den Stand setze, sie von der Fahrt auszuschließen und sich hierzu beliebiger Bevollmächtigter zu bedienen, kann ernstlich keine Rede sein, obwohl sein Bestehen schon behauptet wurde. Auch ist es nicht aus dem Beförderungsvertrage zu begründen.

[9]) K. Hilse in Straßenbahn (1888) 260, III (1890) 188; Schutzbedürfniß § 36 S. 122 ff.; unten Abschn. 2.

§ 35. Der Fahrscheinzwang.

Gemeinüblich wird im Polizeiverordnungswege das Erforderniß eines polizeilichen Fahrscheins zum Beginne und zur Ausübung von Dienstverrichtungen für solche Straßenbahnbedienstete aufgestellt, welche mit dem Publikum in Berührung kommen[1]). Hierdurch ist ein Fahrscheinzwang geschaffen, dessen Wirkung gleichzeitig gegen Unternehmer und Dienstbewerber gerichtet ist, indem er erstere in der Selbstbestimmung bei der Auswahl, letztere in der freien Verwerthung ihrer Arbeitskraft beschränkt, sodaß er für das Straßenbahngewerbe die reichsgesetzliche Selbstbestimmungsfreiheit auf dem Arbeitsmarkte allerdings beschneidet. Gleichwohl gestaltet er sich zu keinem willkürlichen oder unzulässigen Eingriffe in dieselbe und noch weniger zu einem Uebergriffe der Behörde. Er bezweckt nämlich, einer Einstellung unzuverlässiger, ungeeigneter oder wohl gar übel beleumundeter Personen in den öffentlichen Fahrdienst vorzubeugen, zielt also auf einen Schutz aller, welche mit den Straßenbahnen als Fahrgäste oder auf sonstige Weise in Berührung kommen, gegen Unzuträglichkeiten oder Gefahren ab. Er entspringt somit der Fürsorge für die öffentliche Ordnung, Ruhe und Sicherheit, dient zur Abwehr drohender Gefahren und liegt damit im Bereiche der polizeilichen Aufgabe[2]). Sein Wegfall würde zum allgemeinen Schaden gereichen, die Sicherheit des Straßenbahnverkehres arg beeinträchtigen, die Annehmlichkeit der Straßenbahnbenutzung aufheben und sogar für den Unternehmer wirthschaftlich verhängnißvoll werden[3]).

Ueberwiegend pflegen nur Fahrer (Kutscher, Maschinenführer)

---

[1]) So in Aachen § 1, Altona § 1, Augsburg § 1, Braunschweig § 4, Breslau § 1, Charlottenburg § 2, Crefeld §§ 3, 4, 5, Danzig § 1, Dortmund § 5, Duisburg § 1, Düsseldorf § 1, Elberfeld § 1, Frankfurt a. M. § 2, Gladbach § 1, Goldbeck §§ 1, 2, 3, Halberstadt § 1, Halle § 1, Hamburg a. § 13, b. § 14, Hannover § 3, Ingolstadt § 1, Karlsruhe § 7, Kassel § 4, Kiel § 12, Königsberg § 1, Lichterfelde-Teltow § 2, Lübeck § 9, Magdeburg § 1, Metz §§ 2, 3, Offenbach § 1, Posen § 1, Rüdesheim § 14, Schönebeck § 6, Stettin § 1, Straßburg § 2, Stuttgart § 10 Wandsbeck § 14, Wiesbaden a. § 1, b. § 2.

[2]) ALR II 17 § 10.

[3]) K. Hilse: Verstadtlichung § 13 S. 37.

oder Begleiter (Schaffner, Konducteure) eines Fahrscheins zu bedürfen, während er für Kontrollbeamte[4]) bloß vereinzelt verlangt wird. Fahrer vermögen durch Ungeschicklichkeit, Unaufmerksamkeit oder mangelnde Geistesgegenwart den Verkehr und die Fahrgäste stark zu gefährden, weshalb allerdings rathsam erscheint, das Vorhandensein der für ihre Verrichtungen unentbehrlichen Eigenschaften oder Fertigkeiten vor ihrer Zulassung festzustellen. Solches sind für Kutscher die Fahrens- und Pferdebehandlungskunde, für Führer und Heizer von Dampfzügen die Kenntniß der Einrichtung und Behandlungsweise der ihnen anzuvertrauenden Maschinen. Den Wagenbegleitern pflegt die Fürsorge für Ordnung und Sicherheit in den verkehrenden Wagen, die Aufbewahrung zurückgebliebener Gegenstände, das Abstellen etwaiger Mißstände oder Zuwiderhandlungen, das Versagen der Mitfahrt, die Entfernung von Fahrgästen anvertraut und die Meldung außerordentlicher Vorfälle, welche den Bahnbetrieb berühren, namentlich Störungen und Unterbrechungen der planmäßigen Fahrten, übertragen zu sein[5]), wodurch sie eine gewisse Polizeibefugniß aushilfsweise erlangen. Deshalb erscheint für sie erst recht angezeigt, Vertrauensunwürdige von derarten Stellungen auszuschließen. Mithin handelt es sich bei den Maßnahmen bezüglich beider um keine überflüssige Bevormundung, sondern um eine zum Schutz der öffentlichen Ordnung unentbehrliche Maßregel. Hinsichtlich der Kontrollbeamten kann eine gleiche Rücksicht weniger geboten erscheinen, weil sie überwiegend nur den Zwecken des Unternehmers dienen, nämlich Unregelmäßigkeiten in der Fahrgelderlegung festzustellen bestimmt sind, wenngleich sie jedenfalls nicht ganz überflüssig ist. Hierauf mag beruhen, daß blos vereinzelt ihrer gedacht worden ist.

So nothwendig und zweckmäßig die Einführung eines Fahrscheinzwanges erscheint, so sachgemäß sind die getroffenen Bestim-

---

[4]) z. B. Hamburg a. § 13, b. § 14.

[5]) So in Aachen § 27, Augsburg § 27, Berlin § 27, Bremen § 14, Bremerhaven § 9, Breslau § 27, Bromberg § 30, Charlottenburg § 38, Crefeld § 53, Danzig § 22, Dortmund § 30, Erfurt § 30, Gladbach § 27, Goldbeck § 33, Halberstadt § 30, Halle § 30, Heidelberg § 12, Karlsruhe a. § 12, Kiel § 11, Köln § 27, Königsberg § 27, Königswinter § 16, Lichterfelde-Teltow § 38, Posen § 27, Stettin § 27, Wiesbaden § 25, Wiesloch § 12.

mungen über den Umfang, in welchem er besteht, die Art seiner Ausübung und die Voraussetzungen, unter denen die Fahrscheinertheilung versagt bezw. -entziehung verhängbar sein soll. Gemeinüblich pflegen Fahrscheine nur erwachsenen Personen[6]) ertheilt zu werden, welche zuverlässig und nicht mit auffälligen körperlichen und geistigen Gebrechen behaftet sind[7]). Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte, Bestrafung wegen Verbrechen oder Vergehen wider das Eigenthum, die Sittlichkeit oder das Leben pflegt einen zwingenden Versagungsgrund abzugeben[8]). Dies geschieht zurecht. Es kann niemandem zugemuthet werden, sich oder sein Eigenthum derarten Personen anzuvertrauen.

Wie der Befähigungsnachweis, daß sie des Fahrens und der Behandlung der Pferde kundig bezw. ob und inwieweit sie mit Behandlung einer Maschine vertraut sind, zu führen ist, pflegt nicht näher vorgeschrieben zu sein[9]). Umgekehrt pflegt[10]) die Entziehung des Fahrscheins und damit Ausschließung des Inhabers vom Bahnbetriebe in Aussicht genommen zu werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise dargethan wird, auf Grund deren der Fahrschein ertheilt worden, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassung des Inhabers der Mangel der erforderlichen und bei Ertheilung der Erlaubniß vorausgesetzten Eigenschaften klar erhellt, insbesondere wenn der Inhaber während des Dienstes in trunkenem

---

[6]) Meist genügt das vollendete 18., bisweilen wird das 20. Lebensjahr verlangt.

[7]) Oben Anm. 1.

[8]) Mainz § 2.

[9]) Für die Führer in mechanischen Betrieben verlangen die staatliche Prüfung der Lokomotivführer Crefeld, Dortmund, Frankfurt a. M.; eine Prüfung vor Technikern Hamburg, Karlsruhe, Kassel, Mannheim, Wandsbeck; Befähigungsnachweis bei der Ortspolizeibehörde ohne nähere Angabe, wie er zu führen ist, Charlottenburg, Lichterfelde-Teltow und Offenbach; frühere Beschäftigung in mechanischer Werkstatt, Lehrzeit, Prüfung und Probefahrten als Lokomotivführer Königswinter und Rüdesheim. Ueber die Erfordernisse schweigen: Altona, Braunschweig, Ingolstadt, Wiesbaden.

[10]) So in Aachen § 39, Altona § 49, Augsburg § 45, Berlin § 42, Breslau § 43, Crefeld § 79, Danzig § 36, Dortmund § 55, Duisburg § 39, Düsseldorf § 36, Elberfeld § 33, Gladbach § 38, Goldbeck § 51, Halberstadt § 44, Halle § 44, Ingolstadt § 42, Köln § 40, Königsberg § 41, Magdeburg § 42, Offenbach § 42, Posen § 42, Stettin § 40, Straßburg § 50, Wiesbaden a. § 42.

Zustande betroffen wird, gegen Fahrgäste sich ungebührlich beträgt, den Tarif überschreitet, der Vorschrift des § 26 zuwider die Ablieferung gefundener Effekten unterläßt, andere Vorschriften dieser Verordnung wiederholt übertritt. Doch darf die Ausschließung nicht endgiltig durch die Polizeibehörde erfolgen, unterliegt vielmehr der Anfechtung im Verwaltungsbeschwerde- oder Streitverfahren und kann dies Angriffsrecht im Verordnungswege nicht etwa beseitigt werden.

Der Fahrschein ist ein Schriftstück, durch welches die Polizei erklärt, daß gegen die Verwendung des Inhabers im Straßenbahndienste Bedenken nicht obwalten, weshalb ihm die Rechtsnatur eines Attestes, einer Ausfertigung, Bestallung oder Legitimationskarte im stempelpflichtigen Sinne abgeht und Stempelfreiheit dafür besteht. Einmal ertheilt, hat er Gültigkeit bis zur ausdrücklichen Zurücknahme, sodaß der Wechsel des Dienstherrn solange einflußlos ist, als nicht etwa der Uebertritt zu einer anderweiten Betriebsweise (z. B. vom Straßenbahn- zum Omnibusbetrieb) eintreten soll. Ueberflüssiger- und für die Betheiligten unzuträglicherweise pflegt indeß bei jedem Dienstwechsel eine Erneuerung verlangt zu werden, was die Arbeitslast der Behörden grundlos vermehrt.

Die Ueberlassung der Fahrscheine an Dritte zur Benutzung ist verboten[11]), sowie Mitführung desselben während Ausübung der Dienstverrichtungen verlangt[12]).

---

[11]) So in Aachen § 16, Altona § 22, Augsburg § 16, Berlin § 16, Breslau § 16, Charlottenburg § 18, Crefeld § 43², Danzig § 12, Dortmund § 20, Duisburg § 16, Düsseldorf § 14, Gladbach § 16, Ingolstadt § 15, Köln § 16, Königsberg § 16, Lichterfelde-Teltow § 18, Magdeburg § 16, Offenbach § 14, Posen § 16, Stettin § 16, Wiesbaden a § 14.

[12]) So in Aachen § 18, Altona § 23, Augsburg § 18, Berlin § 18, Braunschweig § 16¹, Bremen § 8¹ bezw. Horn § 10², Bremerhaven § 5¹, Breslau § 18, Bromberg § 16, Charlottenburg § 20, Chemnitz § 6, Crefeld § 43¹, Danzig § 14, Dortmund § 21, Duisburg § 17, Düsseldorf § 15, Frankfurt a. M. § 15¹, Gladbach § 18, Goldbeck § 26, Halberstadt § 18, Halle § 17, Hamburg a. § 15, b. § 16, Ingolstadt § 16, Karlsruhe § 16¹, Kassel a. § 11², b. § 6, Kiel § 7¹, Koblenz § 2, Köln § 18, Königsberg § 18, Lichterfelde-Teltow § 20, Lübeck § 10¹, Magdeburg § 18, Mannheim § 17¹, Metz § 5¹, Offenbach § 15, Posen § 18, Stettin § 18, Straßburg § 18, Uetersen § 16, Wiesbaden a. § 16, b. § 25¹.

Zur Durchführung des Fahrscheinzwanges wird von den Unternehmern verlangt einerseits die Annahme und Entlassung von Schaffnern, Kutschern und Maschinisten den von der Polizei bestellten Aufsichtsbeamten binnen 24 Stunden schriftlich anzuzeigen und Personen, denen der Fahrschein entzogen worden ist, als solche nicht ferner zu beschäftigen[13]), andererseits über sein Betriebspersonal nach gegebener Anleitung Nachweisungslisten zu führen, welche zur vorgängigen Prüfung und Stempelung einzureichen, den Polizei-Beamten auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen, weder unleserlich gemacht, noch ohne polizeiliche Erlaubniß ganz oder theilweise vernichtet werden dürfen, während die Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben der Unternehmer zu vertreten hat[14]).

Außerdem besteht die Verpflichtung, alle an fahrscheinpflichtige Bedienstete ergehende polizeiliche Vorladungen und Verfügungen unter eigener Verantwortlichkeit für die richtige und pünktliche Bestellung entgegen zu nehmen und dem Betreffenden zu behändigen[15]). Den Bediensteten pflegt obzuliegen[16]), jeden Wechsel ihrer Wohnung binnen vierundzwanzig Stunden bald der Polizei, bald blos dem Unternehmer anzuzeigen.

---

[13]) Beläge oben S. 82 Anm. 1.

[14]) So in Aachen § 2, Altona § 2, Augsburg § 2, Braunschweig § Breslau § 2, Charlottenburg § 3, Crefeld § 6, Danzig § 2, Dortmund § 6, Duisburg § 2, Düsseldorf § 2, Elberfeld § 2, Gladbach § 2, Halberstadt § 2, Halle § 2, Hannover § 4³, Ingolstadt § 2, Königsberg § 2, Lichterfelde-Teltow § 3, Magdeburg a. § 2, Mainz § 1, Posen § 2, Schönebeck § 6², Stettin § 2, Wiesbaden § 6.

[15]) So in Aachen § 3, Altona § 3, Augsburg § 3, Berlin § 3, Breslau § 3; Charlottenburg § 4, Crefeld § 8, Dortmund § 7, Duisburg § 3, Düsseldorf § 3, Gladbach § 3, Goldbeck § 5, Halberstadt § 4, Halle § 4, Ingolstadt § 3, Königsberg § 3, Lichterfelde-Teltow § 4, Magdeburg a. § 3, Posen § 3, Stettin § 3, Wiesbaden a. § 2, b. § 5.

[16]) So in Aachen § 17, Augsburg § 17, Berlin § 17, Breslau § 17, Charlottenburg § 19, Danzig § 13, Dortmund § 20, Gladbach § 17, Halberstadt § 17, Halle § 16, Köln § 17, Königsberg § 17, Lichterfelde-Teltow § 19, Magdeburg § 17, Posen § 17, Stettin § 17, Wiesbaden a. § 15.

§ 36. Polizeiliche Beaufsichtigung des Personals.

Polizeilicher Beaufsichtigung unterstehen gemeinüblich außer den Werkthätigen im Außendienste auch die Unternehmer und deren etwaige Betriebsleiter. Sie alle haben den auf den Bahnbetrieb bezüglichen, in Gemäßheit der erlassenen Verordnungen an sie ergehenden Vorladungen und Weisungen Folge zu leisten[1]), die sie allerdings selbst dort, wo ein unbedingtes Befolgen verlangt werden sollte, im Beschwerde- oder Streitverfahren anfechten dürfen. Insbesondere müssen Wagenführer und -begleiter den auf den Bahnbetrieb bezüglichen Weisungen der Polizei-Beamten unbedingt nachkommen[2]), weil andernfalls eine Störung der öffentlichen Ordnung zu besorgen ist. Namentlich darf den Verpflichteten keine Prüfung zugestanden werden, ob die getroffene Weisung zweckmäßig ist, während es ihnen unbenommen bleibt, nachträglich gegen dieselbe vorzugehen, was unter Umständen zur Vermeidung einer Wiederholung sogar geboten sein kann.

Mit Recht wird über alle Vorkommnisse, welche den regelmäßigen Gang des Betriebes stören oder unterbrechen, vom Unternehmer baldthunliche (meist binnen 24 Stunden) schriftliche Anzeige[3]) verlangt, damit die gebotene Abhülfe durch Gegenmaßregeln

[1]) z. B. Aachen § 37, Berlin § 40, Breslau § 41, Charlottenburg § 52, Danzig § 34, Dortmund § 41, Duisburg § 37, Düsseldorf § 34, Gladbach § 36, Halberstadt § 41, Halle § 41, Hamburg a. § 38, b. § 42, Ingolstadt § 41, Kassel b. § 10, Köln § 38, Königsberg § 39, Lichterfelde-Teltow § 52, Magdeburg § 40, Mannheim § 1², Posen § 40, Stettin § 38, Wandsbeck § 42.

[2]) Aachen § 20, Altona § 25, Augsburg § 20, Berlin § 20, Bremen § 8³, Horn § 10³, Bremerhaven § 5³, Breslau § 20, Bromberg § 19³, Charlottenburg § 22, Chemnitz § 7, Crefeld § 77, Danzig § 16, Dortmund § 23, Duisburg § 19, Düsseldorf § 17, Durlach § 4³, Frankfurt a. M. § 13², Gladbach § 20, Halberstadt § 20, Halle § 19, Heidelberg § 4². Karlsruhe § 16², Kassel a. § 11², Kiel § 7³, Köln § 20, Königsberg § 20, Lichterfelde-Teltow § 22, Lübeck § 10³, Magdeburg § 20, Mannheim § 17³, Offenbach § 17, Posen § 20¹, Stettin § 20, Wiesbaden a. § 18.

[3]) Aachen § 15, Altona § 11, Augsburg § 15, Berlin § 15, Braunschweig § 14, Bremerhaven § 9, Breslau § 15, Charlottenburg § 17, Crefeld § 41, Duisburg § 14, Elberfeld § 17, Frankfurt a. M. § 14¹, Gladbach § 15, Goldbeck § 24, Halberstadt § 16, Königsberg § 15, Lichterfelde-Teltow § 17, Magdeburg § 15, Posen § 15, Stettin § 15, Wiesbaden a. § 13, b. § 24.

nicht ungebührlich aufgehalten und so eine Säumniß in Erfüllung ihrer Aufgabe geschaffen wird.

Der Verschiedenheit der ihnen zugewiesenen Verrichtungen entsprechend bestehen besondere Anordnungen für die Begleitmannschaft und die Fahrer, die im wesentlichen allerwärts übereinstimmen, und, so scharf sie scheinen mögen, durchweg geboten sind, soll die Ordnung und Sicherheit des Verkehrs aufrecht erhalten bleiben.

a) Der Schaffner gilt für den meist verantwortlichen im Zuge, weshalb der Fahrer seinen Weisungen, insbesondere hinsichtlich des schnelleren und langsameren Fahrens und des Anhaltens pünktlich Folge zu leisten hat[4]). Diese Ordnung der beiderseitigen Beziehungen ist ebenso zweckmäßig wie sachgemäß, weil anderenfalls der entscheidende Augenblick für gebotene Maßnahmen durch die Meinungsverschiedenheit zwischen den beiden Betheiligten verloren gehen könnte. Ihm wird polizeilicherseits anvertraut, dafür zu sorgen, daß sein Wagen die planmäßigen Abfahrts- und Ankunftszeiten innehält und die Ausweichungen rechtzeitig berührt, während der Dunkelheit vollständig erleuchtet ist, während der Fahrstunden im Innern reinlich erhalten wird[5]), selbstredend unter der Voraussetzung, daß nicht etwa von der Begleitung des Zuges durch einen Schaffner Abstand genommen ist, wo dann naturgemäß die betreffenden Obliegenheiten dem Fahrer verbleiben[6]).

---

[4]) Aachen § 31, Altona § 37, Augsburg § 33, Berlin § 33, Bremen § 12, Horn § 15, Bremerhaven § 10, Breslau § 33, Crefeld § 69, Danzig § 27, Dortmund § 35, Duisburg § 30, Düsseldorf § 28, Elberfeld § 14, Frankfurt a. M. § 26, Gladbach § 31, Goldbeck § 34, Hamburg a. § 25, Ingolstadt § 28, Kiel § 12[1], Köln § 32, Königsberg § 32, Magdeburg § 32, Offenbach § 34, Posen § 33, Stettin § 32, Wandsbeck § 30c, Wiesbaden a. § 29.

[5]) Aachen § 21, Altona § 26, Augsburg § 21, Braunschweig § 17, Bremen § 9, Horn § 11, Bremerhaven § 6, Breslau § 21, Charlottenburg § 31, Chemnitz § 9, Crefeld §§ 44, 45, Danzig § 17, Dortmund § 24, Duisburg § 20, Düsseldorf § 18, Elberfeld § 4, Frankfurt a. M. § 27, Gladbach § 21, Goldbeck § 27, Hamburg a. § 16, Hannover § 18[2], Heidelberg § 9, Ingolstadt § 18 a, b, c, Karlsruhe § 9, Kassel a. § 12, Kiel § 8, Köln § 21, Königsberg § 21, Lichterfelde-Teltow § 31, Magdeburg § 21, Mainz § 7, Offenbach § 18, Posen § 21, Stettin § 21, Straßburg § 23, Wandsbeck § 24, Wiesbaden a. § 19, b. § 40, Wiesloch § 9, Berlin § 21.

[6]) z. B. in Bromberg §§ 23, 28, Erfurt § 21, Halberstadt § 21, Halle § 20, Karlsruhe § 9, Lübeck § 11.

Außer solchen Personen, welche betrunken sind oder die Mitfahrenden durch abstoßende Krankheitserscheinungen oder unreinliches Aeußere belästigen würden, darf er keinem die Mitfahrt verweigern. Ebensowenig darf er[7]) mehr als die bestimmungsgemäße Personenzahl zulassen. Die Mitnahme von Hunden oder solchem Gepäck[8]), welches durch Umfänglichkeit, üblen Geruch oder schmutzige Beschaffenheit den Fahrgästen lästig werden könnte, sowie daß weibliche Personen die Deckplätze einnehmen[9]), soll er nicht gestatten. Er pflegt nur verpflichtet zu sein, an den Haltestellen Personen aufzunehmen und abzusetzen, während ein Verbot des Anhaltens außerhalb derselben gemeinüblich fehlt. Das Zeichen zur Weiterfahrt soll er nicht eher geben, als bis der Einsteigende Platz genommen bezw. der Aussteigende die Erde erreicht hat; den Fahrgästen, namentlich den Kindern, weiblichen, alten und schwächlichen Personen ist von ihm beim Ein- und Aussteigen[10]) Hülfe zu

---

7) Aachen § 22, Altona § 29, Augsburg § 22, Berlin § 22, Braunschweig § 18, Bremen §§ 17, 18, Horn §§ 19, 20, Bremerhaven §§ 14, 15, Breslau 22, Bromberg § 25, Charlottenburg § 34, Chemnitz § 11, Crefeld § 46, Danzig § 18, Dortmund § 25, Dresden § 6, Duisburg § 21, Düsseldorf § 19, Durlach §§ 10 11, Elberfeld §§ 5, 6, Erfurt § 22, Frankfurt a. M. a. § $7^{2, 3}$, b. § 30, Gladbach § 22, Goldbeck § 29, Halberstadt § 22, Halle § 21, Hamburg a. § $18^{2, 3}$, b. § 27, Hannover § 14, Heidelberg §§ 17, 18, Ingolstadt §§ 19, 31, Karlsruhe a. §§ 17, 18, b. §§ 19, 20, 21, Kassel a. § $12^{4, 5}$, b. § 8, Kiel §§ 16, 17, Koblenz § 5, Köln § 22, Königsberg § 22, Leipzig §§ 21, 22, Lichterfelde-Teltow §§ 32, 34, Lübeck §§ 18, 19, Magdeburg § 22, Mainz § 5, Mannheim §§ 20, 21, 22, Metz § 6, Offenbach § 20, Posen § 22, Schönebeck § 19, Stettin § 22, Straßburg § 24, Uetersen § 20, Wandsbeck § 27, Wiesbaden a. § 20, b. §§ 41, 46, Wiesloch §§ 17, 18.

8) In Köln sind Marken für zugelassene Gepäckstücke zu verabfolgen.

9) Hiergegen sind neuerdings, z. B. in der Berliner Gemeindevertretung Abänderungswünsche laut geworden. Außerdem untersagt Altona die Beförderung Gefangener; Bremen, Horn, Bremerhaven, Crefeld, Durlach, Goldbeck, Heidelberg, Kiel, Mainz und Mannheim den Transport geladener Gewehre; dagegen gestattet Frankfurt a. M. die Mitnahme kleiner Schoßhunde, sobald die Fahrgäste keinen Widerspruch erheben. Oben § 32 S. 75^{7}.

10) Aachen § 23, Altona § 30, Augsburg § 23, Berlin § 23, Braunschweig § 19, Breslau § 23, Bromberg § 26, Charlottenburg § 35, Chemnitz § 12, Crefeld § 49, Danzig § 19, Dortmund § 26, Duisburg § 22, Düsseldorf § 20, Elberfeld § 7, Erfurt § 23, Gladbach § 23, Goldbeck § 30, Halle § 23, Hamburg a. § 20, b. § 28, Heidelberg § 10, Ingolstadt § 20, Karlsruhe a. § 10, Kassel a. § $12^{6, 7}$, Kiel § 9, Köln

leisten. Schließlich wird ihm gemeinüblich aufgegeben[11]) auf die Beobachtung der Vorschriften, welche gegen die Fahrgäste ergangen sind, mit Strenge zu halten, dafür aber die Befugniß zugestanden, Fahrgäste, welche ungeachtet seiner Weisung derselben zuwider handeln, oder die Mitfahrenden durch Rohheiten oder Unanständigkeiten belästigen, aus dem Wagen zu entfernen und zu diesem Behufe nöthigenfalls die Mitwirkung der Polizei-Beamten in Anspruch zu nehmen. Recht und Pflicht zur Obhut über die Fahrgäste, womit die Befugniß verbunden sein würde, sie gewaltsam von eigener Leichtfertigkeit (Ab- und Aufsteigen im Fahren, Sitzen auf der Perronlehne) abzuhalten, erreicht er jedoch hierdurch nicht, wohl aber trifft ihn die Verantwortlichkeit für die in Straßenbahnwagen zurückgelassenen Gegenstände insoweit, als er (d. h. bei jedesmaligem Erreichen der Ankunftsstelle der Wagen) diese sorgfältig nach zurückgelassenen Gegenständen zu durchsuchen und bemerkte zu verwahren hat[12]).

b) Demgegenüber erstrecken sich die Obliegenheiten der Kutscher, soweit sie dem polizeilichen Aufsichtsrechte entspringen, hauptsächlich auf die thunlichste Verhinderung von Gefahren und wirksame Beseitigung von Verkehrshindernissen. Zu diesem Behufe muß verlangt werden, daß sie während der Fahrt außer in Ausnahmefällen den angewiesenen Platz nicht verlassen[13]), in keiner

---

§ 23, Königsberg § 23, Leipzig § 13, Lübeck § 12, Magdeburg § 23, Mainz § 6, Mannheim § 14, Offenbach § 21, Posen § 23, Stettin § 23, Straßburg §§ 25, 26. Uetersen § 21, Wandsbeck § 28, Wiesbaden a. § 21, b. § 50, Wiesloch § 10.

[11]) Aachen § 25, Altona § 31, Augsburg § 25, Berlin § 25, Bremen § 10[2], Horn § 12[2], Bremerhaven § 7, Breslau § 25, Bromberg § 25, Charlottenburg § 36, Chemnitz § 13, Crefeld § 51, Danzig § 20, Dortmund § 28, Dresden § 6[2], - Duisburg § 25, Düsseldorf § 22, Erfurt § 25, Gladbach § 25, Goldbeck § 32, Halberstadt § 25, Halle § 24, Hamburg a. § 21, b. § 29, Heidelberg § 10[2], Ingolstadt § 22, Kassel a. § 10[2], Kiel § 9[2], Köln § 25, Königsberg § 25, Lichterfelde-Teltow § 36, Lübeck § 12[3], Magdeburg § 25, Offenbach § 23, Posen § 25, Stettin § 25, Straßburg § 27, Uetersen § 23, Wandsbeck § 29, Wiesbaden a. § 23, b. § 47, Wiesloch § 10[2], [3].

[12]) Oben § 34 S. 79[4], § 35 S. 84[10], unten § 55.

[13]) Aachen § 28, Altona § 33, Augsburg § 28, Berlin § 28, Bremen § 12, Horn § 15, Bremerhaven § 10, Breslau § 28, Bromberg § 24, Crefeld § 60, Danzig § 23, Dortmund § 31, Duisburg

schnelleren Gangart als im Trabe fahren, bei der Annäherung an Straßenkreuzungen sogar nur im Schritt, um bei dem Uebergange über die kreuzenden Straßen wieder in Trab überzugehen, auf abschüssigen Bahnstrecken von der Bremse Gebrauch[14]) machen, die Tagessignale geben und beim Eintritt der Dunkelheit oder nebligen Wetters den Pferden Signal-Glocken anhängen[15]). In Fällen, wo die Bahn durch Hindernisse, welche nicht augenblicklich zu beseitigen sind, gesperrt ist, pflegen sie gehalten zu sein, den Wagen aus den Schienen zu bringen und die betreffende Stelle zu umfahren. Gleiches gilt, wenn der Fahrdamm neben dem Gleise einem denselben zu benutzenden Fuhrwerke von außergewöhnlicher Breite oder mit außergewöhnlich breiter Ladung nicht Raum genug bietet, um dem Bahnzuge so vollständig auszuweichen, daß derselbe gefahrlos passiren kann[16]).

---

§ 27, Düsseldorf § 24, Elberfeld § 11, Erfurt § 27, Gladbach § 28, Halberstadt § 27, Halle § 26^{1}, Hamburg a. § 23, Hannover § 15, Heidelberg § 13, Ingolstadt § 24, Karlsruhe a. § 13, Kiel § 12, Köln § 28, Königsberg § 28, Lübeck § 14, Magdeburg § 28, Mainz § 7, Offenbach § 25, Posen § 28, Stettin § 28, Wiesbaden a. § 26, Wiesloch § 13.

14) Aachen § 29, Altona § 35, Augsburg § 29, Braunschweig § 21^{2}, Berlin § 29, Bremen § 13, Horn § 16, Bremerhaven § 11, Breslau § 29, Chemnitz § 15, Crefeld §§ 54, 55, 58, Danzig § 24, Dortmund § 32$^{5, 6, 10}$, Duisburg § 28, Düsseldorf § 25, Elberfeld § 12, Erfurt § 28, Frankfurt a. M. a. § 5, b. § 18c, d, Gladbach § 29, Halberstadt § 28, Halle § 27, Hamburg § 23^{2}, Hannover § 15$^{2, 3}$, Heidelberg § 14, Ingolstadt § 25, Karlsruhe a. § 14, Kassel b. § 5^{4}, Kiel § 13, Koblenz § 3, Köln § 30$^{1, 2}$, Königsberg § 29, Leipzig § 8, Lichterfelde-Teltow § 23, Lübeck § 15, Magdeburg § 29, Mainz § 7, Mannheim § 5, Metz § 4, Posen 28, Schönebeck § 16, Stettin § 29, Wandsbeck § 30a, Wiesbaden a. § 27, Wiesloch § 14.

15) Aachen § 30, Altona § 36, Augsburg § 31, Berlin § 31, Braunschweig § 23, Breslau § 31, Charlottenburg § 29, Crefeld § 61, Dortmund § 34, Duisburg § 29, Düsseldorf § 27, Elberfeld § 13, Erfurt § 29, Frankfurt a. M. § 19, Gladbach § 30, Halberstadt § 29, Halle § 28a, b, Hamburg a. § 24, b. § 17, Hannover § 17, Heidelberg § 15, Ingolstadt § 27, Karlsruhe a. § 15, b. § 13, Kassel a. § 13$^{2, 3}$, b. § 5^{4}, Kiel § 14, Koblenz § 3, Köln § 31, Königsberg § 30, Leipzig § 7, Lichterfelde-Teltow § 29, Lübeck § 16, Magdeburg § 30, Mainz § 7^{2}, Metz § 8, Offenbach § 33, Posen § 31, Schönebeck § 14, Stettin § 30, Wandsbeck § 17, Wiesbaden a. § 28, b. § 29, Wiesloch § 15.

16) Augsburg § 32, Berlin § 32, Bremen-Horn § 17, Breslau § 32, Bromberg § 21, Crefeld § 56, Danzig § 26, Königsberg § 31, Magdeburg § 31, Metz § 4^{2}, Posen § 32, Stettin § 31.

c) Sinnentsprechend findet Gleiches für die Fahrer von Dampf- oder elektrischen Zügen selbst dort Anwendung, wo es nicht ausdrücklich ausgesprochen ist. Der Maschinenführer pflegt jedoch[17]) bei dem Bedienen der Maschine für die Wartung des Dampfkessels, sowie für den guten und brauchbaren Zustand der Maschine nebst Zubehör, von welchem er sich vor jeder Fahrt Gewißheit zu verschaffen hat, zunächst verantwortlich zu sein, von den Stationen und Haltestellen sowie überhaupt nach jedem Anhalten nicht eher abfahren zu dürfen, als bis ihm dazu das Signal vom Zugführer ertheilt ist, bei der Anfahrt an jeder Haltestelle sowie an dem Endzielpunkte der Bahnlinie dergestalt, daß der Zug ohne Gegendampf anhalten kann, vor und auf Brücken, vor und in allen Straßenkreuzungen, sowie überall sobald Fahrhindernisse auf der Strecke bemerkt werden, insbesondere aber bei dem Umsetzen der Maschine so langsam fahren zu sollen, daß ein Bahnbedientester vor der Maschine auf dem Gleise hergehen kann. Er hat zwar bei dem Abgehen des Zuges von den Anfangspunkten der Bahn und von den Haltestellen, vor jeder Straßenkreuzung und wenn in einer Entfernung von 20 m vorwärts irgend ein Hinderniß auf der Bahnstrecke zu bemerken ist, die Signale rechtzeitig zu geben, unnöthiges Läuten aber zu vermeiden und die Dampfpfeife nur in Nothfällen zu benutzen. Der Zug ist von ihm anzuhalten: auf jedes von dem Zugführer gegebene Haltesignal, sowie ohne Signal auf jeder Station und Haltestelle und bei drohender Gefahr, wobei, wenn Pferde oder Vieh vor einem Zuge scheu werden, so lange zu halten ist, bis die Thiere vorübergeführt sind. Ihm ist untersagt, außer den durch den Dienst dazu berechtigten Personen jemanden auf der Maschine mitfahren zu lassen, während der Fahrt mit jemandem zu sprechen, soweit der Dienst es nicht erfordert, seinen Platz neben dem Kessel an der Steuerung und der Bremse während der Fahrt ohne dienstlichen Grund zu verlassen, bei angeheizten Lokomotiven soll, so lange sie still stehen, den Regulator zu öffnen, die Steuerung außer Ruhe zu setzen

---

[17]) **Frankfurt** b. §§ 35—37, **Hamburg** b. §§ 17—23, **Karlsruhe** b. §§ 9—15, **Magdeburg** b. §§ 5—21, **Teltow** §§ 23—30, **Wiesbaden** b. §§ 9 17. 27—36, sowie für den elektrischen Betrieb **Offenbach** §§ 25—33, für Zahnradbetrieb **Rüdesheim** § 8 ff.

und die Bremse zu lösen, die Lokomotive dabei ohne Aufsicht zu lassen. Von ihm darf das Auffrischen und Aufgeben von Feuerung auf den Rost, außer an den Endpunkten der Bahn, nur an Stellen erfolgen, neben welchen sich keine Wohnhäuser befinden, soll die Lokomotive stets so bedient werden, daß sie den Straßenverkehr und die Anwohner möglichst wenig durch Geräusch, oder durch Ausstoßen von Rauch, Funken, Wasser oder Dampf belästigt, insbesondere innerhalb der Ortschaften jedes unnöthige Geräusch, welches geeignet wäre, die Anwohner und das Straßenpublikum zu belästigen, oder den Fuhrwerksverkehr zu gefährden, auf das Sorgfältigste zu vermeiden, den verbrauchten Dampf nach Möglichkeit kondensirt zu halten. Für die Erfüllung alles dessen ist er verantwortlich.

Die darin liegende größere Verantwortlichkeit gegenüber den Kutschern, die sich darin ausdrückende erhöhte Fürsorge der Behörde ist wohl gerechtfertigt gegenüber der einerseits größeren Gefährlichkeit des Dampfbetriebes über den thierischen Betrieb, andererseits der leichteren Herbeiführung von Störungen für Dritte.

Daß allen im Fahrdienste Werkthätigen das Tragen einer Dienstkleidung aufgegeben, das Tabakrauchen während des Dienstes verboten zu sein pflegt, sie endlich zu bescheidenem und anständigem Benehmen gegen alle, mit denen sie dienstlich zusammenkommen, angehalten werden, findet aus Rücksichten der Ordnung volle Begründung.

§ 37. Sonntagsruhe und Normalarbeitstag.

Als Ausfluß der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß ist[1]) vereinzelt die Befugniß beansprucht worden, auf die Einführung einer Sonntagsheiligung und eines Normalarbeitstages für die Straßenbahnbediensteten einzuwirken und damit die freie Uebereinkunft hinsichtlich der Arbeitsbedingungen polizeibehördlich zu beschränken. In Wahrheit entziehen sich indeß die Arbeitsverhältnisse im Straßenbahngewerbe der ortspolizeilichen Regelung[2]) und werden

---

[1]) Preuß. RegVerf Düsseldorf 14. Nov. 1887 und 26. Juli 1888.

[2]) K. Hilse: Sonntagsruhe behandelt diese Frage ausführlich vom Standpunkte ihrer Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit nach rechtswissenschaftlichen und volkswirthschaftlichen Gesichtspunkten; vergl. überdies unten Abschn. 2, 3.

dies auch fernerhin noch thun, solange die gesetzlichen Beschränkungen der Vertragsfreiheit für die Verkehrsgewerbe ausgeschlossen bleiben[3]). Denn das behördliche Vorgehen findet weder in GwO § 37 noch § 120 eine Stütze und widerstreitet dabei dem GwO § 105. Mag nun vielleicht der behördliche Versuch löblich erscheinen, im Wettkampfe auf dem Arbeitsmarkte dem wirthschaftlich Schwächeren beizustehen, ihn vor Ueberanstrengung zu schützen, und deshalb an Verpflichtungen zu behindern, welche ihm hartherziger Kräfteausbeutung überliefern, so würde er doch immer nur zu billigen sein, wenn in den betreffenden Betrieben Zustände erweisbar wären, welche als eine mißbräuchliche Gefährdung der menschlichen Arbeitskraft festgestellt sind. Fehlt es an diesem Nachweise, so ist ein behördliches Eingreifen nicht allein überflüssig, sondern sogar ungerecht, weil es gegen die Verwaltungen einen schweren Vorwurf ausspricht, diese in der öffentlichen Meinung herabwürdigt und das Mißtrauen der Bediensteten gegen sie erweckt, damit aber den Klassenhaß der Arbeitsnehmer gegen die Arbeitsgeber verschärft, dem Unfrieden der Arbeitsscheuen weitere Nahrung giebt, der Aufreizung durch die Arbeitsführer Vorschub leistet, indem er für deren Saat einen günstigen Boden bereitet. Nun ist jedoch gerade umgekehrt der Nachweis bereits erbracht, daß in den Deutschen Straßenbahnbetrieben keine mißbräuchliche Ausnutzung der Leute, keine hinter der gemeinüblichen zurückstehende Löhnung und keine das Menschengefühl verletzende Behandlung besteht.

Um eine Einmischung in die Arbeitsverhältnisse auf GwO § 37 stützen zu können, müßte übrigens eine öffentliche Gefahr aus den herrschenden Zuständen zu besorgen sein. Dies wäre allerdings in der Form denkbar, daß infolge Ueberanstrengung den im Verkehrsdienste Beschäftigten der erforderliche Aufmerksamkeitsgrad für ihre Berufsverrichtungen verloren geht und damit die Verkehrsgefahr vergrößert wird. Daß es in einem Betriebe schon dahin gekommen, ist beweislos und für den größten Betrieb sogar ziffermäßig widerlegt worden. Nicht minder gebricht es bisher an dem Beweise, daß das religiöse Bewußtsein durch den Stra-

[3]) GwO § 105i. Vrgl. Vorl. d. Reichst. 479 S. 4.

ßenbahndienst verloren geht und deshalb einer Stärkung bedarf, daß eine größere Sonntagsruhe zum Kirchenbesuche, eine kürzere Arbeitsleistung zum Genusse größerer Ruhe und nicht vielleicht umgekehrt zu weltlichen Vergnügungen oder zur Kräfteverwerthung durch anderweite Beschäftigungen benutzt werden würde, wodurch erst recht die Verkehrssicherheit leiden könnte.

Wie dem allen aber auch sei, jedenfalls haben die inneren Verwaltungseinrichtungen und die Arbeitsverhältnisse nach Dauer und Vertheilung mit der Regelungsbefugniß der Verkehrsbetriebe nichts gemein. Glaubt die öffentliche Gewalt einen Einfluß darauf üben und eine Ueberwachung eintreten lassen zu sollen, so kann dies nur im Wege der Gesetzgebung oder vom Bundesrathe geschehen. Der Umstand, daß bei der jüngsten Berathung von Gewerbebeschränkungen sowohl die verbündeten Regierungen wie die sämmtlichen Parteien des Reichstages einmüthig für die Verkehrsgewerbe die neuen Schranken unanwendbar erklärt und nicht etwa die Ortspolizeibehörden für zuständig bezeichnet haben, den örtlichen Verhältnissen entsprechend solche zu ziehen, liefert den schlagendsten Beweis, daß ein Eingreifen der Ortspolizei in die Arbeitsverhältnisse beim Straßenbahnbetriebe an maßgebender Stelle nicht für ersprießlich gehalten und nicht beliebt worden ist, die desfallsigen Versuche vielmehr einem Uebergriffe der Polizeigewalt über das Recht entsprungen waren[4]).

§ 38. Aufsicht über das Betriebsmaterial.

Einerseits aus Sicherheits- andererseits aus Schönheitsrücksichten ist dem Betriebsmateriale polizeilicherseits Fürsorge zuzuwenden. Die diesbezüglichen Anforderungen sind weder allerwärts gleich noch durchweg zweckmäßig. Ziemlich übereinstimmend gilt jedoch ein Verbot, vorschriftswidriges Betriebsmaterial im Betriebe zu gebrauchen. Die Gebrauchsfähigkeit geht verloren durch Aus-

[4]) Die betreffenden Verfügungen wurden übrigens, nachdem die Verwaltungsklage angestrengt war, zurückgenommen. Der Versuch, sie zu vertheidigen, hätte übrigens sehr nahe gelegen, da ihr Verfasser die Regierungsvorlage im Reichstage vertreten hatte und ihm so Gelegenheit geboten war, seinen abweichenden Standpunkt zu begründen, wenn er ihn nicht selbst mittlerweile als einen Mißgriff erkannt und aufgegeben haben würde.

schließung, welche hinsichtlich der Wagen mittelst Entfernung des Prüfungsstempels, hinsichtlich der Pferde und Geschirre mittelst schriftlicher Eröffnung giltig erfolgt und bewirkt[1]), daß die ausgeschlossenen Gegenstände zum Betriebe nicht mehr bezw. nicht eher wieder benutzt werden dürfen, als bis die Ursachen der Ausschließung beseitigt sind und eine neue Prüfung und Zulassung stattgefunden hat. Hierbei tritt man indeß gemeinüblich dadurch über das Maß des Nothwendigen und Zulässigen hinaus, daß der polizeiliche Ausschließungsbeschluß ein unbedingter sein soll, wenn damit beabsichtigt wird, Angriffe im Beschwerde- oder Streitverfahren abzuschneiden. Dieselben sind ein gesetzliches Recht der Betroffenen, sodaß sie geduldet werden müssen und der Aufhebung im Polizei-Verordnungswege entzogen sind. Deshalb darf nur beabsichtigt sein, durch das Weiterbenutzungsverbot einen einstweiligen Zustand zu schaffen, was zu thun allerdings der Polizei weder verargt werden darf, noch benommen ist. Führen die Angriffe zur Feststellung, daß die Ausschließung nicht begründet war, so wird die Polizei sich der Wiederzulassung bezw. dem Anbringen eines neuen Prüfungsstempels nicht weigern. Da nicht allein abweichende Grundsätze für Wagen und Zugkräfte gelten, sondern auch durchweg verschiedene Erwägungen und Rücksichten für beiderlei Betriebsmittel obwalten, empfiehlt sich deren abgesonderte Behandlung.

§ 39. Polizeilich verlangte Wagenbeschaffenheit.

Die Einrichtung der in den deutschen Straßenbahnbetrieben benutzten Wagen ist keine einheitliche[1]). Ueberwiegend sind geschlossene Wagen im Gebrauche, welche vielfach jedoch auf dem Verdecke noch Sitzplätze und fast ausnahmslos vor und hinter dem

---

[1]) Aachen § 8, Altona § 9, Augsburg § 8, Berlin § 8, Braunschweig § 9, Breslau § 8, Charlottenburg § 9, Crefeld § 11, Danzig § 7, Dortmund § 13, Duisburg § 8, Düsseldorf § 8, Elberfeld § 22[2], Frankfurt a. M. § 00, Gladbach § 9, Goldbeck § 8, Halberstadt § 8, Halle § 8, Hamburg a. § 5, b. § 5, Hannover § 6, Ingolstadt § 8, Königsberg § 8, Magdeburg a. § 8, Mainz § 2, Offenbach § 8, Posen § 8, Schönebeck § 11, Stettin § 8, Wandsbeck § 5, Wiesbaden a. § 7, b. § 10.

[1]) K. Hilse. Unfallsg(G § 27 S. 107, § 38 S. 157, § 86 S. 281.

Wagenkasten eine offene und zu Stehplätzen eingerichtete Platte (Perron) haben. Meist sind sie nur von der Hinterplatte aus besteigbar, vereinzelt darf Ab- und Zusteigen jedoch gleichfalls von der Vorderplatte aus geschehen. Wagen, welche von der Seite zu besteigen und zu verlassen sind, kommen nur in einzelnen Betrieben vor. Die Gelegenheit, von vorn oder der Mitte des Wagens im Fahren zu- oder abzusteigen, giebt vielen Anlaß solches zu thun. Um das Zu- oder Absteigen oder das Herabfallen während der Fahrt zu verhindern, kann das Verschließen der Eingänge zu beiden Seiten dienen. Die Ansichten der Behörden über die Ersprießlichkeit der verschiedenen Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen weichen ab und haben im Zeitenverlaufe vielfach gewechselt[3]). Wo Doppelgleise bestehen, birgt das Absteigen nach dem Nebengleise die Gefahr, von kreuzenden Wagen erfaßt zu werden. Umgekehrt schneidet dessen Vorhandensein aber wieder die Möglichkeit ab, sich vor kreuzenden Wagen, zwischen die man zu gerathen droht, von der Straße aus auf die Platte zu retten und bewirkt infolge Anpralls das Herabfallen derer, welche den Verschluß übersehend den Wagen im Fahren zu besteigen versuchen. Die Benutzung von Decksitzen birgt keine nennenswerthe Gefahr, da die Unfälle durch Herabfallen vom Deck bisher selten und überdies ausnahmslos auf das Wagniß zurückzuführen waren, im Fahren abzusteigen.

Zur Verhinderung von Unfällen ist deshalb das Verlangen zweckdienlich und gerechtfertigt[4]), daß die Wagen gehörig er-

---

[2]) Zifferbeweis a. a. O. §§ 26. 27 S. 96—114.

[3]) K. Hilse: Haftpflicht § 23 S. 97; UnfallsgG § 27 S. 110.

[4]) Aachen § 5, Altona § 6, Augsburg § 5, Berlin § 5, Braunschweig § 7, Bremen § 1, Horn §§ 1, 2, Bremerhaven § 1, Breslau § 5, Bromberg § 9, Charlottenburg § 6, Chemnitz § 1, Crefeld §§ 12, 13, 16[1], [2], [3], 17, Danzig § 4, Dortmund § 9, Duisburg § 5, Düsseldorf § 5, Elberfeld § 18, Frankfurt a. M. a. § 2, Gladbach §§ 5, 6, Goldbeck § 11, Halberstadt § 5, Halle § 5, Hamburg a. § 2, Hannover § 5, Heidelberg §§ 1, 2, Ingolstadt § 5, Karlsruhe a. §§ 1, 2, Kassel a. § 2, b. § 2, Kiel §§ 1, 2, Königsberg § 5, Lichterfelde § 6, Lübeck §§ 1, 2, Magdeburg a. § 5, Mainz § 2, Mannheim § 14[5], 15, Metz § 9, Offenbach §§ 3, 5, Posen § 5, Schönebeck §§ 8, 9, Stettin §§ 1, 5, Stuttgart § 4a, Wandsbeck § 2, Wiesbaden a. § 4, b. §§ 7, 8, Wiesloch §§ 1, 2.

leuchtet, haltbar gebaut[5]) mit Einrichtungen, welche ein gefahrloses und bequemes Ab- und Zusteigen ermöglichen, sowie mit Schutzräumern, mit kräftig wirkenden Bremsen und mit Vorrichtungen für einen Signalverkehr zwischen Schaffner und Kutscher versehen sind. Darüber hinaus werden vereinzelt bald auf beiden Seiten beider Plattformen, bald nur auf je einer, bald auf beiden der Vorderplatte[6]) Verschlußgitter, sowie bei Deckſitzwagen eine Umwährung des Verdeckes[7]) und sichere Handgriffe an der Treppe gefordert. Für elektrische Betriebe tritt dazu das Erforderniß einer beständig läutenden Schelle und einer bequemen Handhabe zur Umschaltung des elektrischen Stromes, welche ausreicht, den in voller Fahrt befindlichen Wagen auf 10 m Entfernung noch zum Stehen zu bringen[8]). Indem diese Einrichtungen einerseits zum Schutze der Fahrgäste gereichen, durch sie andererseits die Gefahr des Ueberfahrenwerdens verringert und abgeschwächt, sowie bei Vorgängen an der Hinterplatte (daß z. B. ein beim Aufsteigen im Fahren Gefallener mitgeschleift wird), deren Eintritt dem Kutscher leicht entgeht, ein schnelles Anhalten ermöglicht wird, sind sie unentbehrlich. Nicht in gleichem Umfange gilt solches von den gemeinüblichen Vorschriften über Höhe (3—4 m), Breite (1,90—2,20 m) und Länge (6,60 m) der in den Betrieb einstellbaren Wagen; den Beweggrund für diese hat weniger die Gefahrenabwendung, als die Erhaltung einer zuverlässigen Verkehrsbewegung abgegeben, woraus sich die Ziffernunterschiede zwischen den einzelnen Orten erklären. Derselbe Beweggrund ist für die Zulassung oder das Verbot der aus mehreren Wagen bestehenden Züge maßgebend.

Unter diesen Umständen kann weder befremden noch für sachwidrig erklärt werden, daß behufs der Feststellung, ob Bauart und Einrichtung den maßgebenden Vorschriften entsprechen, sowie der Bestimmung über Zahl und Vertheilung der Plätze, jeder

---

[5]) Die Bauart bestimmt die Tragfähigkeit und letztere wieder die Zahl der gefahr- und anstandslos zuzulassenden Fahrgäste.

[6]) Bremerhaven, Breslau, Elberfeld, Halberstadt, Halle, Hannover, Kassel, Magdeburg, Posen und Wiesbaden; Schönebeck sogar geschlossenen Hinterperron.

[7]) Bromberg für die Güterbeförderung, Umgitterung des zur Aufnahme von Gepäck bestimmten Verdeckes.

[8]) z. B. Offenbach § 3.

Wagen einer polizeilichen Prüfung zu unterwerfen und, sobald dieselbe befriedigend ausgefallen, mit einem polizeilichen Stempel zu versehen ist, sowie daß Wagen, welche keinen derartigen Stempel tragen, nicht in Betrieb gesetzt werden dürfen.

§ 40. Polizeiliche Anforderungen an die Zugkraft.

Für den Straßenverkehr ist keineswegs die Beschaffenheit der Zugkraft gleichgültig. Daß Maschinen lästiger und gefährlicher als Thiere, unter letzteren bösartige nachtheiliger als gutwillige werden können, steht erfahrungsgemäß fest, sodaß die Polizei allerdings berechtigt ist, die Art der verwendbaren Zugkraft zu bestimmen. Die an sich größere Gefährlichkeit der einen gegen die anderen wird indeß als Ablehnungsgrund nur solange aufrecht erhalten werden dürfen, als die mindergefährliche zur Bewältigung des Verkehres noch ausreicht, ein Ersatzbedürfniß für sie noch nicht vorliegt, im Verhältniß zu dem größeren Nutzen der ersetzenden Kraft deren Uebergewicht der Gefährlichkeit noch anhält. Lediglich zur Förderung der wirthschaftlichen Lage eines Betriebes eine gefährlichere Zugkraft zuzulassen, ist die Polizei dagegen nicht verpflichtet. Ob der Maschinenbetrieb an Gefährlichkeit den thierischen, unter ersterem der Dampfbetrieb den elektrischen übertrifft, ob der letztere den heutigen Verkehrsbedürfnissen in der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit wirklich nicht mehr genügt, sind technische Streitfragen, deren Lösung an anderer Stelle aufgrund ziffermäßiger Unterlagen erfolgen wird. Jedenfalls verdient eine gewisse Aengstlichkeit und Vorsicht der Behörden bei Zulassung des Dampf-, elektrischen oder Kabel-Betriebes in stark belebten Orten oder Straßenzügen ebensowenig Vorwürfe wie umgekehrt deren probeweise Zulassung unter sachgemäßen Beschränkungen zu tadeln ist. Denn nicht blos behördlicherseits, sondern auch beim größeren Theil der Ortsbevölkerung herrscht die Besorgniß vor, daß mechanische Triebkraft die Sicherheit und Annehmlichkeit des Straßenverkehrs besonders in Großstädten und bei dichter Bevölkerung allzusehr gefährdet, um zugelassen werden zu dürfen[1]). Zu seiner Beseitigung

[1]) **Fuhrhalter** V 22. 23. 24; **Straßenbahn** II 179 ff. 185. 189; **UnfallsG** § 54 S. 163.

reicht das Bestreiten nicht aus. Ziffermäßig muß die Unstichhaltigkeit behördlicher Weigerungsgründe nachgewiesen werden, um mit Erfolg die Untersagung mechanischer Triebkraft anzufechten und die Kraftloserklärung diesbezüglicher Polizeiverfügungen herbeizuführen[2]).

Zu den einzelnen Triebkräften übergehend, ist es keineswegs übertrieben

a) vollkommen diensttaugliche Pferde zu fordern[3]) und als untauglich solche gelten zu lassen, welche mit ansteckenden Krankheiten oder äußeren Schäden behaftet, unkräftig, lahm oder abgetrieben sind, sowie überdies die Beschaffenheit der Geschirre, deren haltbare und zweckdienliche Einrichtung wesentlich zu dem Grade der Sicherheit und Leichtigkeit beiträgt, in welchem das Lenken, Aufhalten, überhaupt die Gewalt über die Pferde zu bewerkstelligen ist, der polizeilichen Fürsorge und Prüfung zu unterstellen.

b) Beim Dampfbetriebe pflegt verlangt zu werden, daß die Lokomotiven einem genehmigten Systeme und eingereichten Zeichnungen und Beschreibungen entsprechen, nur in einem vollkommen vorschriftsmäßigen und diensttüchtigen Zustande gebraucht werden, stets die besten Vorrichtungen haben, damit der Straßenverkehr durch Ablassen von Rauch, Dampf, Funken oder Wasser oder durch Geräusch thunlichst wenig belästigt werde, außer der Fabriknummer mit fortlaufenden Nummern, die deutlich an jeder Seite der Maschine anzubringen sind, versehen sind, während der Fahrt vorn ein Schild mit der weithin sichtbaren Bezeichnung der Endstation tragen, bei Dunkelheit vorn mit zwei hellleuchtenden Laternen versehen sind, während bei Rückwärtsbewegungen vorn und hinten je eine hellleuchtende Laterne anzubringen ist. Außerdem sind regelmäßige Lokomotivrevisionen nöthig[4]).

---

[2]) Versuche bei K. Hilse: Schutzbedürfniß § 14 S. 48 ff., § 27 S. 92 ff.

[3]) Aachen § 7, Altona § 8, Augsburg § 7, Berlin § 7, Braunschweig § 8, Breslau § 7, Bromberg § 10, Crefeld §§ 22, 23, Danzig § 6, Dortmund § 12, Duisburg § 7, Düsseldorf § 7, Elberfeld § 21, Frankfurt a. M. § 3, Gladbach § 8, Halberstadt § 7, Halle § 7, Hamburg a. § 4, Hannover § 6, Heidelberg § 3, Ingolstadt § 7, Karlsruhe a. § 3, Kassel a. § 3, Kiel § 1[2], Königsberg § 7, Magdeburg a. § 7, Mainz § 2, Metz § 8, Posen § 7, Schönebeck § 10, Stettin § 7, Stuttgart § 5, 6, Wandsbeck § 4a, Wiesbaden a. § 6, Wiesloch § 3.

[4]) Dortmund § 11, Frankfurt b. § 7, Hamburg b. § 4, Karlsruhe b. § 3, Kassel b. § 3, Lichterfelde-Teltow § 8, Wiesbaden b. § 9.

c) Hinsichtlich der elektrischen Betriebe sind bisher nur überirdische Leitungen erlaubt und hat man sich an dem Gebote genügen lassen, die Leitung des elektrischen Stromes an bezw. in den Wagen gegen das Berühren Unbefugter zu schließen, sowie bei der Anlage Vorkehrungen zu treffen, welche Störungen für den Betrieb der Fernsprech- und Telegraphenleitungen ausschließen. Die Abwendung empfindlicher Benachtheiligungen des Fernsprech- und Telegraphendienstes ist jedoch eine berechtigte Handlung der Polizei, weil dessen Aufrechterhaltung weitere Kreise berührt, als die Einrichtung elektrischer Bahnbetriebe befriedigt[5]).

§ 41. Regelpreise der Straßenbahnen.

Dem Grundsatze der Gewerbefreiheit widerspricht zwar jede Beschränkung der freien Vereinbarung über den Abgabepreis gewerblicher Leistungen durch Einführung obrigkeitlicher Regelpreise, die gemeinüblich Taxen genannt werden und als solche civil- und strafrechtliche Bedeutung haben, nämlich Höchstsätze für die Bezahlung bilden[1]) bezw. Strafbarkeit ihrer Ueberschreitung[2]) begründen. Den Fahrpreis der Straßenbahnen lediglich der Verständigung zwischen Abnehmer und Anbieter der Leistungen zu überlassen, kann jedoch unrathsam sein. Denn auf keinem Gebiete der Wirthschaft sind die Wirkungen des Eigennutzes deutlicher nachweisbar als bei der Preisbestimmung. Der Fahrgast will möglichst weit fahren und möglichst wenig dafür aufwenden, der Unternehmer umgekehrt möglichst viel vereinnahmen, ohne seine Leistungen übermäßig anstrengen zu brauchen. Der Kampf entgegengesetzter Interessen würde im Einzelfalle jedenfalls Zeitaufwand beanspruchen, der beim öffentlichen Verkehrsmittel stört und überdies leicht zu einer Ausbeutung der wirthschaftlich Schwächeren führen kann. Dies braucht indeß keineswegs immer der Fahrgast zu sein, welcher im Gegentheil bei einem ihm zu hoch erscheinenden Preise von der Fahrt absteht und durch sein Ausbleiben den

[5]) Offenbach § 4; Straßenbahn IV (1891) 161.

[1]) Zeller in v. Stengel's Wörterbuch II 616.

[2]) GwO § 148[8], G 12. Juni 1872 § 2. Vergl. G. Meyer, Deutsches Verwaltungsrecht I 587.

Unternehmer zwingt, mit seinen Forderungen herabzugehen, um nicht seine Wagen leer zu behalten.

Aus derarten Erwägungen hat GwO § 76 die Ortspolizeibehörde in Uebereinstimmung mit der Gemeindebehörde zwar für befugt — aber nicht für verpflichtet — erklärt, für die Straßenbahnen *Regelpreise* festzusetzen. Ob sie dies thun will, hängt also von ihrem freien Ermessen ab. Der Ortspolizeibehörde und nicht der Gemeindebehörde steht überdies die Anregung zu, sodaß einem Antrage der Letzteren von der Ersteren nicht stattgegeben zu werden braucht. Sonst stehen beide Behörden sich gleichberechtigt gegenüber, sodaß keine allein endgiltig vorzugehen oder einen Druck auf die andere auszuüben vermag. Kommt keine Verständigung unter ihnen zustande, so wird dadurch nicht etwa der Betriebsunternehmer an Abgabe seiner Leistungen verhindert, sondern die freie Preisvereinbarung greift Platz, wofern nicht etwa, was jedoch gebräuchlich ist[3]), im Polizei-Verordnungswege verboten wurde, der behördlichen Feststellung entbehrende Fahrpreise zu erheben. Vorschriftsgemäß festgesetzte behördliche *Regelpreise* behalten Bestand, bis es zu einer Abänderung in gehöriger Form gekommen ist, d. h. einmal festgesetzte *Regelpreise* können nur durch übereinstimmenden Beschluß beider Behörden verändert werden.

Die für Preußen bestehende Streitfrage, ob die ausbleibende Zustimmung der Gemeindebehörde auf Grund des LVG § 143 durch den Bezirksausschuß bezw. den Oberpräsidenten ersetzt werden darf, wird zu bejahen sein. Streitig ist ferner, ob für Betriebe zur Verkehrsvermittelung über die Weichbildsgrenze eines Ortes hinaus sämmtliche betheiligte Ortspolizei- und Gemeindebehörden bei einer Preisfestsetzung mitzuwirken haben und wie es zu halten, wenn keine vollständige Uebereinstimmung unter sämmtlichen Betheiligten erreichbar ist. Für diejenigen, welche mit der

---

[3]) »Unter keinem Vorwande darf der Schaffner höhere als die tarifmäßigen Fahrpreise fordern« heißt es z. B. in Aachen § 24, Augsburg § 24, Berlin § 24, Bremen § 10[3], Bremen-Horn § 12[2], Breslau § 24, Crefeld § 50, Dortmund § 27, Duisburg § 24, Düsseldorf § 21, Gladbach § 24, Halberstadt § 24, Ingolstadt § 21, Köln § 24, Königsberg § 24, Magdeburg § 24, Mainz § 6, Offenbach § 22, Posen § 24, Schönebeck § 20[1], Stettin § 24, Wiesbaden a. § 22. Vergl. § 31 S. 70[3, 4]; § 35 S. 84[10].

Ausdehnung des Betriebes über die Weichbildgrenze eines Ortes hinaus das Unternehmen zu einer *Eisenbahn* werden lassen[4]), fällt diese Streitfrage weg, weil die Eisenbahngesetze für die Preisbildung die Mitwirkung der Ortspolizei- und Gemeindebehörden nicht verlangen. Für die Anhänger der herrschenden Ansicht ist indeß anzunehmen, daß eine Mitwirkung sämmtlicher Polizei- und Gemeindebehörden der Orte nothwendig ist, welche die Bahn berührt, sodaß es nicht diesen des Ausgangsortes überlassen werden darf, mit rechtlicher Wirkung für die anderen die Fahrpreise zu bestimmen; ebensowenig ist die jeder gesetzlichen Unterlage entbehrende Ansicht[5]) richtig, daß an Stelle der Ortspolizeibehörde die untere Verwaltungsbehörde tritt. Wenn in jedem Orte unabhängig von den anderen Preisfestsetzungen erfolgen, wird ein Nachbarortsbetrieb zweckwidrig und fast unausführbar. Denn mit Erreichung der Weichbildsgrenze würden Nachzahlungen zu erheben sein, während der einmaligen Erhebung des durch Zusammenrechnen der verschiedenen fällig werdenden *Regelpreise* am Zusteigeorte das gemeinübliche Verbot[3]) entgegensteht, höhere als die ortspolizeilich festgestellten Fahrpreise zu erheben, während das tarifmäßige beim Einsteigen der Fahrgäste zu erlegen ist[6]). Daß es augenblicklich noch an einer Form gebricht, die Meinungsverschiedenheit zwischen den einzelnen Ortsbehörden auszugleichen, ist zwar ein fühlbar gesetzlicher Mangel, darf indeß nicht dazu bestimmen, das vorberegte unausführbare Verfahren als gesetzgeberischen Willen zu erklären.

---

[4]) *Germershausen* I 40; v. *Reitzenstein* II 579.

[5]) *Bornhak* in der Selbstverwaltung XVIII (1891) 242.

[6]) So in Aachen § 33, Altona § 42, Augsburg § 37, Berlin § 37, Bremen § 16, Horn § 18, Bremerhaven § 13, Breslau § 37, Bromberg § 31[1], Charlottenburg § 43, Chemnitz § 16, Crefeld § 72, Danzig § 31[2], Dortmund § 37, Dresden § 4, Duisburg § 33, Düsseldorf § 31, Elberfeld § 28, Frankfurt a. M. § 7, Gladbach § 33, Goldbeck § 44, Halle § 37[1], Hamburg a. § 30, b. § 35, Heidelberg § 16[1], Ingolstadt § 33, Karlsruhe § 16, Kassel § 14, Kiel § 15, Köln § 33, Königsberg § 33, Lichterfelde-Teltow § 43, Lübeck § 17[1], Magdeburg § 36, Mainz § 6, Offenbach § 37, Posen § 37[1], Schönebeck § 22, Stettin § 35, Uetersen § 24, Wandsbeck § 35, Wiesbaden § 32, Wiesloch § 16[2]. In Braunschweig, Erfurt, Halberstadt, Halle und Lübeck ist das tarifmäßige Fahrgeld möglichst abgezählt bereit zu halten und in den dazu bestimmten Behälter zu legen. Beträge über 1 Mk. zu wechseln ist der Schaffner oder Kutscher nicht verpflichtet.

In welcher Weise die mit Festsetzung der Regelpreise betrauten Behörden ihr Recht ausüben und von welchen Beweggründen sie dabei geleitet werden sollen, ist gesetzgeberischerseits unausgesprochen geblieben und deshalb dem eigenen pflichtschuldigen Ermessen überlassen. Unbedenklich dürfen sie der Verschiedenheit der Tages- oder Wochenzeiten, der Wagentheile, der Einnahmeverhältnisse auf Seiten der Leistungsabnehmer Rechnung tragen, hieraus aber zu besonderen Tag- und Nacht-, Werk- und Feiertags-, Innen- und Außenplatz-Preisen gelangen, sowie billigere Preise für Arbeiter, Schüler u. s. w. bestimmen. Dagegen sind sie nicht befugt, die Art der Preiserhebung etwa in der Weise zu beeinflussen, daß sie die Ausgabe von Zeitkarten oder Uebersteigescheinen verlangen, oder die Form der Fahrscheine und deren Vernichtung bestimmen, oder den Unternehmer zum Wechseln jedes beliebigen Geldstücks verpflichtet erklären, weil dies von der Preishöhe unabhängige Umstände sind, für deren Gestaltung innere Verwaltungsrücksichten maßgebend sein können, während die öffentliche Ruhe und Sicherheit dadurch kaum berührt wird.

Pflichtschuldiges Ermessen ist indeß noch nicht gleichbedeutend mit Willkür. Ebensowenig darf daraus, daß die Regelpreise zum Besten des Abnehmers und zu dessen Schutz gegen Uebervortheilung aufgestellt worden, darauf geschlossen werden, daß lediglich die Lage des Leistungsabnehmers maßgebend sein dürfe und diese des Betriebsunternehmers keine Berücksichtigung zu finden brauche. Die verfassungsmäßige Gleichberechtigung aller vor dem Gesetz führt vielmehr schon zur Erkenntniß, daß Abnehmer und Abgeber gewerblicher Leistungen gleiche Berücksichtigung verdienen und die Behörde solche bei Handhabung der ihr anvertrauten Gewalt eintreten zu lassen hat. Darnach dürfen jedoch die Regelpreise keineswegs gegen die Natur verstoßen, sondern sollen unzweifelhaft den natürlichen Verhältnissen Rechnung tragen, sodaß beide Theile (Fahrgäste und Unternehmer), dabei gleich sehr ihre Rechnung finden. Die Selbstkosten der Leistung und ein üblicher Unternehmergewinn werden auf der einen Seite die Mindestgrenze, der Gebrauchswerth und die Zahlungsfähigkeit des Abnehmers andererseits die Höchstgrenze zu bilden haben. Willkür

und unbillige Machtüberlegenheit widerspricht ebenso dem gesetzgeberischen Willen wie den Wirthschaftsgrundsätzen.

Eine Zuziehung des Unternehmers bei Feststellung der Regelpreise ist kein gesetzliches[7]) Erforderniß, pflegt indeß aus Zweckmäßigkeitsgründen zu erfolgen, um zu verhindern, daß bei sachwidrigen Regelpreisen es zur Betriebseinstellung kommt und ein wichtiges Verkehrsmittel mindestens vorübergehend verloren wird[8]). Denn daraus, daß die Regelpreise die Höchstgrenze der Forderung bilden sollen und straffrei nicht überschritten werden dürfen, läßt sich noch nicht der gesetzliche Zwang ableiten, für dieselben Leistungen abgeben, d. h. Wagen in den Betrieb setzen zu müssen. Der Unternehmer darf vielmehr, ohne dadurch gegen geltendes Recht zu verstoßen, den Betrieb einstellen, sobald er durch dessen Weiterführung seine Rechnung nicht mehr finden zu können vermeint. Hieran hindert ihn auch nicht etwa die im Polizeiverfügungswege bisweilen gestellte Auflage[9]), bei Vermeidung des Verlustes zum Betriebe solchen nicht ruhen zu lassen, weil sie jeder gesetzlichen Unterlage entbehrt, deshalb rechtsunwirksam ist, über die behördlichen Machtbefugnisse nämlich hinausgeht und im geordneten Angriffsverfahren nicht aufrecht erhalten werden würde. Ein gesetzlicher Zwang zum Gewerbebetrieb ohne eigenen Nutzen oder mit Schaden besteht in Deutschland nicht, weil er unnatürlich sein würde, indem naturgemäß jedes Gewerbe- auch ein Erwerbsunternehmen sein soll. Mithin fehlt der Obrigkeit jedes Zwangsmittel, Leistungen zu den geordneten Regelpreisen zu erreichen.

Unabhängig davon ist die Frage, ob der Straßeneigenthümer berechtigt ist, aus der Betriebseinstellung Schadenansprüche für sich oder den Verfall des Straßenbenutzungsrechtes abzuleiten, wenn einerseits die Betriebseinstellung wegen unauskömmlicher Regelpreise erfolgte und andererseits das Straßenbenutzungsrecht an

---

[7]) Bisweilen jedoch im Polizei-Verordnungswege geschaffen, z. B. Köln § 10[1], wo den Behörden blos eine Genehmigung vorbehalten ist.

[8]) Einen auf Beschluß des Verbandstages der deutschen Lohnfuhrunternehmer zu Braunschweig bei dem Reichstag eingereichten Antrag, die Mitwirkung von Berufsgenossen einzuführen, hat die mit der Vorberathung betraute Kommission dem Reichskanzler als Material bei Revision der Gewerbe-Ordnung zu überweisen beschlossen nach Fuhrhalter VII (1891) Nr. 20.

[9]) Unten § 42 unter II b. S. 111.

die Bedingung geknüpft sein sollte, bei Verlust des Rechtes den Betrieb nicht willkürlich ruhen zu lassen. Ihre Entscheidung wird im ordentlichen Rechtsverfahren auf Grundlage des bürgerlichen Rechtes herbeizuführen sein. In dem bisher einzigen zur gerichtlichen Entscheidung im Gebiete des gemeinen Rechtes gekommenen Falle wurde die auf Betriebsfortsetzung oder Schadensersatz für die Einstellung angestrengte Klage abgewiesen, weil jemand, der einen ihm nachtheiligen Betrieb einstellt, naturgemäß und in Ausübung eines zuständigen Rechtes handelt, weshalb ein wesentliches Merkmal jeder Rechtsverletzung abgehe, welche die Grundlage eines Rechtsverlustes oder Schadensanspruches bilden müsse und weil ferner behördliche sachwidrige Regelpreise für den Unternehmer eine Nothlage schaffen, zwischen zwei Uebeln (Fahreinstellung oder fortgesetzten Betriebsverlust) zu wählen, sodaß sein Handeln keiner freien Wahl, sondern höherer Gewalt entsprungen sei. Diese Erwägungen würden auch in den übrigen Rechtsgebieten genügende rechtliche Unterlagen finden, sodaß auch für diese gleiche Urtheile und Sachbehandlung zu erwarten stehen. Uebrigens suchen neuerdings besonders vorsichtige Betriebsunternehmer der beregten Streitfrage durch die Bestimmung in der Straßenbenutzungsgenehmigung vorzubeugen, daß das Fahren zu einem unter der dort bezifferten Höhe bleibenden Betrage nicht verlangt werden dürfe; an ein solches Abkommen sind allerdings blos die Vertragsschließenden gebunden, während es für die maßgebenden Behörden völlig bedeutungslos ist. Dagegen verstößt es keineswegs gegen den Grundsatz: jus publicum privatorum pactis mutari nequit, sodaß es aus diesem Gesichtspunkte hinfällig und wirkungslos wäre, da nicht das obrigkeitliche Recht beschränkt, sondern nur dessen Wirkung für gewisse privatrechtliche Folgen bestimmt werden soll.

Während das Ueberheben der Regelpreise unzulässig und meist noch ausdrücklich verboten ist, giebt GwO § 79 dem Unternehmer kein gesetzliches Recht, seine Leistungen billiger abzugeben. Dies suchen vereinzelt die Straßeneigenthümer ihm zu entziehen, indem sie die Gleiseinbaugenehmigung an die Bedingung knüpfen, daß bei Vermeidung namhafter Vertragsstrafen eine Beförderung unter den ihrerseits gutgeheißenen Preisen zu unterbleiben hat. Eine Zuwiderhandlung ist jedenfalls nicht strafbar, begründet nur

einen Schadensanspruch. Das Verwirken der Vertragsstrafe würde im ordentlichen Rechtsverfahren, vor welches die Frage zur Entscheidung zu bringen sein würde, schwerlich ausgesprochen werden, umgekehrt vielmehr die Einrede durchgreifen, daß die getroffene Abrede rechtsunwirksam ist, weil sie in ihrer Wirkung unzulässige Gewerbebeschränkungen herstellt, und gegen das Gemeinwohl sowie gegen Satzungen des öffentlichen Rechtes verstößt [10]).

Nicht übersehen werden darf, daß bei Ausübung der Mitwirkung in der Preisfestsetzung der Gemeindevorstand als Obrigkeit und nicht vermöge einer aus der Gemeindevermögensverwaltung entsprungenen Befugniß auftritt. Er ist deshalb bei seiner Entschließung von dem Willen der Gemeindevertretung unabhängig und braucht deren etwaige Wünsche nicht zu berücksichtigen. Im Gegentheil macht sich die Gemeindevertretung eines ungesetzlichen Uebergriffes ihrer Rechte schuldig, wenn sie die bezüglichen Maßnahmen beeinflussen will. Vielfach kommt es indeß gelegentlich der Gleiseinbaugenehmigung zur Bedingung, daß der Straßeneigenthümerin ein Recht zustehe, den Fahrpreis zu beeinflussen. Es handelt sich dann um ein vertragsgemäßes Recht und eine Gemeindevermögensangelegenheit. Die Abrede selbst ist rechtlich zulässig. Ihre Geltendmachung kann nur im Wege des bürgerlichen Streitverfahrens erfolgen und nicht im Verwaltungswege. Daraus folgt, daß zwar der Vertragsgegner, dagegen kein Dritter, und namentlich nicht die Obrigkeit daran gebunden ist. Würden beispielsweise, was bekanntlich vorkommt, Gleiseigner und Betriebsunternehmer verschiedene Personen sein, und letzterer die Pflicht des ersteren nicht ausdrücklich übernommen haben, so könnte die Straßeneigenthümerin sich wegen Verletzung ihrer Vertragsrechte nur an den Gleiseigenthümer halten, während sie mit einer Klage gegen den Betriebsunternehmer unfehlbar abgewiesen werden müßte.

Betriebsunternehmer, welche mit den behördlichen Regelpreisen nicht auszukommen glauben, aber auch dieserhalb zur Betriebseinstellung sich nicht entschließen können, haben deren Außerkraftsetzen an zuständiger Stelle und im geordneten Verfahren anzuregen. In Preußen wird dafür allerdings nur der Beschwerde-

---

[10]) K. Hilse: Verstadtlichung § 5 S. 18 sowie im Preuß. VBl XII. 360.

weg offen und das Verwaltungsstreitverfahren versagt sein, weil die Stützen der Klage (Nichtanwendung oder unrichtige Anwendung des bestehenden Rechtes oder Irrthum in den thatsächlichen Voraussetzungen) fehlen. Erfolglos würde dagegen eine Anfechtung in allen denjenigen Fällen nicht sein, wo der Unternehmer nachzuweisen vermöchte, daß bei den Preisen ihm kein genügender Gewinn mehr bleibe. Es ist sogar annehmbar, daß die Grundsätze sinngemäße Anwendung finden würden[11]), welche für die Preisbildung der Eisenbahnen gesetzlich aufgestellt sind und das Verbleiben eines sachgemäßen Unternehmergewinnes über die landesübliche Kapitalsverwerthung hinaus in Aussicht nehmen, zumal in Fällen, wo die mitwirkende Gemeindebehörde bei ihrer obrigkeitlichen Aufgabe durch vermögensrechtliche Erwägungen der Gemeinde geleitet oder wohl gar durch die Gemeindevertretung unzulässiger Weise beeinflußt würde.

Gegenwärtig ist es im Deutschen Straßenbahnwesen üblich, nicht allein jährlich zweimal Preisfestsetzungen auszusprechen, sondern solche auch mit der Fahrplangenehmigung zu verbinden. Dies geschieht mißbräuchlich und ist in doppelter Hinsicht fehlerhaft. Denn einmal hat die Gemeindebehörde bei Festsetzung des Fahrplanes nicht mitzusprechen, sodaß sie durch das übliche Verfahren auf eine ihr nicht unterliegende Angelegenheit einen Einfluß erlangt. Sodann fehlt jeder natürliche Grund, mit der Veränderung der Tageslängen und damit Betriebsweise zu Anfang des Sommers und Winters den Abgabepreis neu zu regeln. Endlich ist eine allzu häufige Preisänderung sowohl für den Unternehmer, wie allgemein wirthschaftlich ungesund, was nachzuweisen jedoch erst in die Wirthschaftslehre gehört.

---

[11]) In Bayern bestimmt V 20. Juni 1855 § 10b: »die Tarife .... sind der Genehmigung des Königl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu unterstellen. Von drei zu drei Jahren soll eine Revision derselben erfolgen und bei der Festsetzung auf alle obwaltenden Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn und auf die Tarife anderer vorzugsweise der Bayrischen Bahnen Rücksicht genommen werden.« — Wegen der Fahrpreisbildung und der Preisänderung der Preußischen Eisenbahnen s. G 3. November 1838 §§ 31 ff., wonach dem Unternehmer jedenfalls landesübliche Zinsen und ein Unternehmergewinn verbleiben soll.

§ 42. Das Aufhören des Betriebes.

Ein Betrieb hört auf durch seine Aufgabe, Entziehung oder Untersagung. Von einem Aufhören kann nämlich erst die Rede sein, wenn der Straßenbahnbetrieb unter Umständen zur Einstellung gelangt, welche seine Wiederaufnahme ausschließen. Sobald indeß entweder durch den bisherigen Inhaber bezw. dessen Rechtsnachfolger oder doch wenigstens in der nämlichen Form durch einen Dritten die Fortsetzung bezw. die Wiederaufnahme des bestandenen Betriebes noch zu vermuthen ist, entsteht durch das Einstellen blos ein vorübergehender Zustand, ein Ruhen der Leistungen, weshalb nur von einer Betriebsunterbrechung oder einem Betriebsübergange zu sprechen sein würde. Die Zulässigkeit und Folgen einer Betriebsunterbrechung sind besonders darzustellen, diese der Betriebsübertragung werden hiermit erörtert werden.

I Betriebsaufgabe ist die freiwillige Abstandnahme vom Weiterbetriebe, wobei allerdings nicht ausgeschlossen ist, daß der Wille zum Aufgeben durch äußere in der Person des Unternehmers liegende Umstände (wie Geldmangel, Ueberdruß, Unzufriedenheit mit den Erträgnissen), beeinflußt oder hervorgerufen sein kann. Sie ist das freie Recht des Unternehmers und darf ihm von der Behörde weder im Verordnungs-, noch im Verfügungswege beschränkt werden, da die Reichsgesetzgebung weder eine diesbezügliche Satzung, noch eine Vollmacht an die Ortspolizeibehörde ausspricht, zur Erhaltung eines ausreichenden Straßenverkehrs den Unternehmer zu zwingen, seinen Betrieb fortzuführen. Ein Betriebszwang besteht somit reichsgesetzlich nicht. Dabei liegt sein Schaffen außerhalb des Bereiches der polizeilichen Aufgabe, weil er weniger den Rücksichten für Ordnung und Ruhe, als wohlfahrtspolizeilichen Zwecken entspringen könnte, sodaß er keinen Ausfluß der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß abzugeben vermag. Demgemäß ist das bisweilen anzutreffende ortspolizeiliche Verlangen rechtswidrig und rechtsunwirksam, daß zur Aufgabe des Betriebes polizeiliche Genehmigung einzuholen sei. Zu seiner Durchführung würden überdies gesetzliche Zwangsmittel fehlen, da die übliche Androhung der Zwangsausführung durch Dritte oder einer Geld-

strafe für jeden Zuwiderhandlungsfall mangels gesetzlicher Unterlage nicht verwirklicht werden könnte.

Davon unabhängig ist die Frage, ob ein Fortführungszwang auf die Dauer des Gleiseinbaubestandes als Gegenleistung der Einbaugenehmigung geschaffen werden darf, welche unbedenklich zu bejahen ist. Einer dementsprechenden Abrede gegenüber würde die vorzeitige Betriebseinstellung zum Vertragsbruche ausarten, aus welchem Schadensansprüche entstehen, Vertragsstrafen verwirkt werden und Weiterführung durch Dritte begründbar ist, was jedoch erst später ausführlichere Darlegung zu finden hat. Der Tod des Unternehmers ist nicht als Betriebsaufgabe zu behandeln und bewirkt kein Aufhören des Betriebes, da dessen Fortsetzung für Rechnung des Nachlasses durch einen Stellvertreter behördlich nicht gehindert werden darf[1]). Gleiches gilt im Falle einer Konkurserklärung und dadurch entstandener Ungewißheit über die Fortsetzung des Betriebes. Dagegen ist die beendete Auflösung einer Aktiengesellschaft oder Genossenschaft als ein Ereigniß aufzufassen, welches die Absicht der Betriebsaufgabe herstellt, da mit derselben die Persönlichkeit erlischt, ohne gesetzliche Nachfolge zu hinterlassen.

Die Abtretung des Betriebes an einen Dritten ist nur für die Person des Austretenden eine Betriebsaufgabe, während der Betrieb als solcher ununterbrochen fortdauert, sodaß die Personenveränderung der Polizeibehörde nur dort eine Einmischung gestattet, wo etwa im Verordnungswege eine persönliche Genehmigung vorgeschrieben, und deshalb es zur Aufstellung persönlicher Erfordernisse für den Unternehmer eines Straßenbahnbetriebes gekommen ist, während sonst die Meldung der Veränderung ausreicht.

Die Aufgabe kann ausdrücklich durch Abmeldung bei den zuständigen Behörden erfolgen, oder durch Handlungen bethätigt werden, welche die Aufgabeabsicht erkennbar machen (z. B. Entlassung der Werkthätigen, Weggabe der Betriebskräfte und -Mittel, Entfernen der Gleise, Kündigung des Gleisbauvertrages). Die Behörden brauchen sich indeß an der letzteren Form nicht genügen zu lassen, sodaß zur Vermeidung fernerer Steuererhebung oder Auflagen für die Straßenbahnberufsgenossenschaft sowie zur Auflösung bezw.

---

[1]) GwO §§ 47, 49[4], 87.

Umwandlung einer Straßenbahnbetriebskrankenkasse ausdrückliche Erklärung verlangt werden darf[2]).

II. Betriebsentziehung anzuordnen nehmen die Polizeibehörden vielfach für sich in Anspruch, theils als Strafe vorgefallener Handlungen, theils als Folgen eines Zeitablaufes. In dieser Hinsicht wird zwischen Verwirken und Erlöschen des Rechtes zum Betriebe unterschieden. Die Ausübung soll hier wie dort durch eine behördliche Erklärung wirksam geschehen und weder den Formen der Betriebsuntersagung noch einer Nachprüfung im geordneten Beschwerde- oder Streitverfahren unterliegen. Das letztere würde selbst für den Fall sachwidrig sein, daß thatsächlich eine Entziehung zulässig wäre, weil die polizeiliche Erklärung jedenfalls die Eigenschaft einer Verfügung hätte und den für diese zulässigen Angriffen ausgesetzt wäre. Das vermeintliche Entziehungsrecht stützt sich mit verschwindenden Ausnahmen[3]) auf polizeiliche Bau- oder sogenannte Betriebsgenehmigung.

a) Erlöschen soll die ortspolizeiliche Genehmigung bei Eintritt des Zeitpunktes, bis zu welchem das Gleiseinbaurecht reicht oder die Betriebsgenehmigung befristet ist. Da jedoch eine Betriebsgenehmigung gesetzlich nicht vorgeschrieben ist und wo sie polizeivorschriftsgemäß besteht, jedenfalls nicht befristet werden darf, eine Befristung auch für die Baugenehmigung ausgeschlossen ist, so folgt, daß ein Widerrufsrecht wegen Fristablaufes[3]) mit GwO § 40 in Widerspruch steht und deshalb der polizeilichen Begründung entbehren würde.

b) Verwirkbar wird erklärt die Befugniß bezw. die Genehmigung zum Betriebe wegen Verzuges im Betriebsbeginne oder Ruhenlassen des Betriebes. Damit würde das Verwirken für den Betroffenen ein Uebel sein, welches als Folge einer in seiner Person vorgefallenen Handlung oder Unterlassung eintritt, die ihm zur Schuld anzurechnen ist, und damit die Rechtsnatur einer Strafe annehmen. Gesetzlich ist die Befugniß, Strafen als Folge von Zuwiderhandlungen gegen ihre Anordnungen anzudrohen, der Polizei nur innerhalb der gezogenen Grenzen gestattet. Daß darin die

---

[2]) G 6. Juli 1884 § 17[7]; G 15. Juni 1883 §§ 60, 68[1].

[3]) Wegen Bayern und Hamburg oben § 24 S. 53 Anm. 9.

Macht zur Entziehung oder Beschränkung der Berechtigung zum Gewerbebetriebe liege, ist zu bestreiten, weil diese Berechtigung nur in den reichsgesetzlich vorgesehenen Fällen durch richterliche oder Verwaltungs-Entscheidung entzogen werden darf[4]) und für den Straßenbahnbetrieb die Entziehung als Straffolge reichsgesetzlich jedenfalls nicht ausgesprochen worden ist. Mithin würde das Verwirken der Betriebsgenehmigung als Straffolge aufzustellen, sogar gegen das Reichsgesetz verstoßen und deshalb rechtsunwirksam sein. Sogar die Rechtmäßigkeit des Fortbestandes eines vor Erlaß der GwO erlassenen Landesgesetzes fehlt, auf welches das Widerrufsrecht einer Gewerbegenehmigung gestützt werden könnte[5]). Unter diesen Umständen kann die neuerdings anläßlich von Arbeitsausständen im Straßenbahngewerbe und der dadurch hervorgerufenen Betriebsunterbrechung angeregte Frage hier noch unerörtert bleiben, ob hieraus der Verlust des Betriebsrechtes ableitbar sein würde, weil für Deutschland ein Verwirken des Rechtes zum Betriebe eben ausgeschlossen ist[6]).

III. Betriebsuntersagung für Straßenbahnen ist reichsgesetzlich begründet (GwO § 40), jederzeit zulässig, dagegen durch Rekurs anfechtbar. Letzterer Ausdruck hat jedoch keine technische Bedeutung, sodaß er alle Arten von Rechtsmitteln umfaßt, wie sie in den Gesetzgebungen der verschiedenen Länder bestehen[7]). Er ist bei Verlust binnen 14 Tagen seit Eröffnung des Bescheides zu rechtfertigen. Die Frist beginnt mit dem Eröffnungstage und en-

---

4) GwO § 143.

5) z. B. Hamburg, wo G 28. Sept. 1864 Art. 9 dem Senate das Recht vorbehält, die Betriebsgenehmigung an beliebige Bedingungen zu knüpfen, namentlich zu bestimmen, ob und unter welchen Voraussetzungen dieselbe widerrufen und der Unternehmer zur Beseitigung der Anlage, zur Wegnahme der Schienen und zur Wiederherstellung des Straßen- und Chausseepflasters in den vorigen Stand angehalten werden könne.

6) Nicht zu verwechseln damit ist das in einzelnen Gleiseinbauverträgen bedungene Widerrufsrecht der Einbaugenehmigung oder das in Pachtverträgen vorgesehene Rücktrittsrecht von der Verpachtung, falls der Einbauer oder Pächter den Betrieb unterbrechen bezw. eine bestimmte Zeit ruhen lassen würde. Hier stehen lediglich Verhältnisse des bürgerlichen Rechtes und deren Begründung, Zulässigkeit und Rechtswirkung in Frage, was später (Abschn. 3) Erörterung finden wird.

7) Preuß. OVG 19. Sept. 1877 (Entsch. III 244).

det, falls sie an einem Sonn- oder Feiertage abläuft, erst mit dem folgenden Werktage[8]). Das Verfahren bei der Untersagung ist das gewöhnliche gewerbliche Streitverfahren[9]).

Von welchen Gründen die Behörde bei ihrer Maßnahme sich leiten lassen will, ist zwar ihrem eigenen pflichtschuldigen Ermessen überlassen, doch darf sie jedenfalls nicht willkürlich handeln und noch weniger Erwägungen Raum geben, welche Verhältnissen entnommen, die der Ordnung durch sie nicht unterstellt sind. Deshalb sind z. B. weder schwebende Streitigkeiten mit dem Straßeneigenthümer über die gehörige Erfüllung von Vertragspflichten, noch solche zwischen Unternehmer und den Werkthätigen des Betriebes aus dem Arbeitsverhältnisse, noch die angebliche Nichtbefriedigung berechtigter oder wünschenswerther Verkehrsbedürfnisse, noch eine Aenderung in der Vermögenslage oder den persönlichen Verhältnissen des Unternehmers geeignete Untersagungsgründe, sobald nicht daraus eine Störung der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit abzuleiten sein sollte. Namentlich kann einer ungenügenden Leistung schon durch die Zulassung eines Mitbewerbs abgeholfen werden.

Die neuerdings wiederholt aufgeworfene Frage, ob eine Betriebsunterbrechung infolge ausgebrochener Arbeitseinstellung der Bediensteten einen Untersagungsgrund abzugeben geeignet sein würde[10]), ist selbst für den Fall zu verneinen, daß die Arbeitseinstellung mit der Niederlage des Unternehmers endet, die Wünsche der Werkeinsteller berechtigt waren und daraus ein Verschulden des Betriebsunternehmers an der Betriebsstockung nicht ganz abzuleugnen war. Denn es fehlt jede sichere Unterlage zur Annahme einer Wiederkehr des gleichen Vorgangs, indem umgekehrt das Zugestehen der Forderungen die Dauer eines ersprießlichen Zusammenwirkens sichern müßte. Ein Vorfall der Vergangenheit berechtigt nicht ohne Weiteres zu Zukunftsmaßnahmen. Unterliegen jedoch die Bedien-

---

8) GwO § 20 mit CPO § 200, wohin mangels einer anderen Bestimmung die Analogie anderer Reichsgesetze führt. **Kayser**: GwO 29, **Seydel**: GwO 53.

9) **Bornhak**: Preuß. Staatsrecht III 362 und unten Abschn. 5.

10) Polytechnisches Centralblatt III (1891) 124; Ztschr. f. Eisenbahn u. Dampfsch. III (1890) 847 ff., IV (1891) 73 ff.

steten, sodaß die Arbeitseinstellungen ergebnißlos verlaufen und die Ablehnung der Forderungen sachgemäß gewesen ist, so fehlt erst recht jeder Grund, durch Betriebsuntersagung den Unternehmer empfindlich zu treffen. Dazu tritt, daß die Behörde am Ausbruche einer Arbeitseinstellung nicht völlig schuldlos sein würde, da sie kraft ihrer Regelungsbefugniß rechtzeitig Gegenmaßregeln zu treffen wohl im Stande gewesen sein würde.

§ 43. Betriebsunterbrechung.

Die Unterbrechung des Betriebes braucht, wenngleich sie das Verwirken bezw. das Entziehen des Betriebsrechtes nicht zu begründen vermag, keineswegs behördlich geduldet zu werden. Vielmehr kann ihrem Eintritte durch Androhung von Geldstrafen und deren strenge Beitreibung entgegengewirkt werden. Hierzu reicht sogar schon die gemeinübliche Strafbestimmung in den geltenden Polizeiverordnungen aus, wonach deren Uebertretungen, soweit sie in den allgemeinen Gesetzen nicht mit höheren Strafen bedroht sind, mit Geldbuße bis zu 150 Mk.[1]), im Unvermögensfalle mit entsprechenden Freiheitsstrafen bedroht werden, weil die Unternehmer überall zum Innehalten des Fahrplanes verpflichtet sind[2]) und jede Betriebsunterbrechung die Thatbestandsmerkmale einer Zuwiderhandlung hiergegen herstellt. Dagegen ist jede Strafbarkeit jedenfalls ausgeschlossen, wenn der Unternehmer durch eine

[1]) So Augsburg § 44, Chemnitz § 20, Karlsruhe a. § 22, Leipzig § 26, Lübeck § 25, Wiesloch § 23, dagegen nur bis 60 Mk.: Bremen § 22 bezw. § 24, Durlach §§ 8, 13, Karlsruhe b. § 29, Kassel a. § 28, Mannheim § 27; nur bis 30 Mk.: Berlin § 38, Braunschweig § 30, Bremerhaven § 20, Breslau § 42, Charlottenburg § 53, Crefeld § 78, Dortmund § 42, Dresden § 6[2], Duisburg § 38, Elberfeld § 32, Gladbach § 37, Goldbeck § 50, Halberstadt § 43, Halle § 43, Ingolstadt § 42, Kassel b. § 13, Köln § 39, Königsberg § 40, Königswinter § 20, Lichterfelde-Teltow § 53, Magdeburg § 41, Mainz § 12, Metz § 13, Offenbach § 41, Rüdesheim § 20, Schönebeck § 28, Stettin § 39, Straßburg § 50, Uetersen § 39, Wandsbeck § 43, Wiesbaden a. § 41, b. § 62; bis 18 Mk.: Hamburg a. § 39, b. § 43; endlich sogar blos bis 9 Mk.: Aachen § 38, Bromberg § 39[2], Danzig § 35, Düsseldorf § 35, Frankfurt a. M. a. § 10, Hannover § 21, Kiel § 23, Koblenz § 9 und Posen § 41.

[2]) Oben § 31 S. 68 ff.

für ihn unabwendbare Gewalt an der Erfüllung behindert wurde, weil darin ein sie aufhebender Nothstand zu erkennen sein würde[3]), als welcher namentlich schon jeder Ausstand[4]) im Straßenbahngewerbe zu gelten haben wird, weil er dem Unternehmer die benöthigten Hülfskräfte entzieht, die theils freiwillig ihre Leistungen einstellen, theils durch die Werkeinsteller gewaltsam davon abgehalten werden.

Diese Folgerung kann nicht etwa aus dem Umstande entkräftet werden, daß die Straßenbahnen als Erwerbsunternehmungen den Betrieb zum Zwecke des Gewinnes führen, nicht selten erhebliche Ueberschüsse erzielen und deshalb das Bestreben haben, zugunsten der Ueberschüsse mit Ausgaben zu geizen, die Löhne zu drücken, die Mannschaften überanzustrengen. Denn einmal ist nicht jede Arbeitseinstellung begründet, sodann kann es sich füglich doch nur darum handeln, ob ein Unternehmer mehr als ortsübliche Leistungen fordert, oder weniger zahlt, um ihm den Vorwurf einer verwerflichen Kräfteausbeutung zu machen, und nicht, ob er beim Beharren an gemeinüblicher Arbeitszeit höhere Ueberschüsse als andere erzielt. Daß Straßenbahnbedienstete überall mehr angestrengt würden als andere Arbeiter in gleichen Verhältnissen, fehlt bisher jeder Beweis[5]). Deshalb kann der Umstand nicht Ausschlag gebend die obige Beweisführung zuungunsten der Betriebsunternehmer umstoßen, wenn allerdings Erwerbsrücksichten nebenbei mitwirken, so lange ihnen nicht etwa nachweisbar ungebührlicherweise das Uebergewicht unter den mitsprechenden Erwägungen eingeräumt wurde.

Zu einer Androhung, den Betrieb auf Rechnung des Unternehmers durch Dritte führen zu lassen, wird es dagegen nicht kommen können, weil der Betrieb eines Gewerbes jedenfalls nicht

---

3) StrGB § 52 »unwiderstehliche Gewalt«; Hamb. G 28. Sept. 1864 Art. 5: »der Konzessionsinhaber hat bei Strafe des Verlustes der Konzession ... den Transport ununterbrochen in Betrieb zu erhalten, es wäre denn, daß eine Unterbrechung durch höhere Gewalt veranlaßt worden wäre«; Bayern V 21. Juni 1855 § 13.

4) Oben § 41 S. 101 ff. und unten § 44 S. 118 ff.

5) Für Berlin ist das Gegentheil ziffermäßig nachgewiesen bei K. Hilse: Sonntagsruhe S. 43, Haftpflicht § 16 S. 53 ff., UnfallsG §§ 55, 56 S. 189 bis 201.

zu derjenigen Gattung von Handlungen gehört, die ohne Nachtheil von jedermann geleistet werden können.

Daß durch Gleiseinbau- oder Pachtverträge weitere Folgen der Betriebsunterbrechung, z. B. das Leisten von Vertragsstrafen, Verwirken des Einbaurechts, sowie Ersatzverbindlichkeiten begründet werden dürfen, ist rechtlich nicht ausgeschlossen, wird dagegen erst im Abschnitt 3 darzustellen sein.

§ 44. Zwangsverwaltung von Straßenbahnen.

Die Möglichkeit einer Verletzung hat Anlaß zu besonderen Rechtsmaßregeln gegeben, um die Erfüllung der entsprechenden Verbindlichkeiten zu sichern. Geeignet hierzu sind entweder Privatgeschäfte oder behördliche Verfügungen, sobald sie sichere Mittel zur Verwirklichung des Rechtsanspruchs darbieten. Eine Abart derselben bildet die Zwangsverwaltung (Sequestration). Sie besteht in der Besitznahme und Verwahrung eines Gegenstandes zu dem Zwecke, Rechtsansprüche in Ansehung desselben zu sichern. Sie wird in nothwendige und freiwillige unterschieden, je nachdem sie kraft öffentlichen Auftrages oder infolge Entschlusses des Eigenthümers eintritt. Die erstere ist wieder eine administrative oder gerichtliche, je nach der sie verfügenden Behörde und dem Verfahren, in dem sie zur Einleitung kommt.

In beiden Formen im Bereiche der Eisenbahnbetriebe bekannt, spricht man von Bahnen in staatlicher Aufsicht und Verwaltung[1]). Straßenbahnen sind bisher in obrigkeitliche Verwaltung noch nicht genommen oder gegeben worden. Die rechtliche Zulässigkeit hierzu ist jedoch nicht zu bestreiten, obschon nur das bürgerliche Recht gesetzliche Grundlage dafür bietet, während im öffentlichen keine[2]) Stütze dafür zu finden ist. Jedenfalls würde GwO §§ 37, 40 hierzu nicht ausreichen, weil sie die Befugniß der Ortspolizei zu

[1]) **Eger** a. a. O. §§ 15 ff. I 81 ff.; **Gleim** a. a. O. § 27 I 120 ff.

[2]) Bayern ausgenommen, wo V 20. Juni 1855 § 13 die Befugniß zur Sequestration der Bahn auf Gefahr und Kosten des Unternehmers geschaffen hat, wenn letzterer wiederholter Ermahnungen ungeachtet die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgt oder gegen wesentliche Bestimmungen des Genehmigungsscheines oder der Bahnbetriebsordnung handelt.

Eingriffen in den Straßenbahnbetrieb auf die Betriebsregelung und Untersagung beschränken, also auf Eingriffe negativer Natur, die Besitzergreifung zum Zwecke der Verwaltung dagegen eine positive Maßnahme ist, deren Vornahme Leistungen und Verrichtungen verlangen würde, welche mit der Aufgabe der Ortspolizei und den ihr verfügbaren Kräften nicht erreichbar sind. Mangels einer ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung, zur Sicherung eines den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Betriebes Straßenbahnen in Selbstverwaltung zu übernehmen oder einem Verwalter zu übertragen, muß für Deutschland der Ortspolizeibehörde das Recht hierzu abgesprochen werden. Dessen scheint man sich an zuständiger Stelle übrigens bewußt zu sein, da nur vereinzelt und zugleich in Orten, wo Polizeigewalt und Gemeindeverwaltung in einer Person vereint und damit die Möglichkeit erleichtert ist, das Zuständigkeitsgebiet beiderlei Befugnisse zu verwechseln, die Bestimmung angetroffen wird, daß die Bahn unter Umständen behördlicherseits verwaltet oder zur Betriebsverwaltung übergeben werden würde. Ueberwiegend läßt man es bei anderen Sicherheitsmaßregeln bewenden, daß z. B. die Bahn als solche, oder das in den Straßen liegende Material im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens veräußert und auf seine Kosten, welche aus dem Erlöse, soweit derselbe zureicht, zu decken sind, die Beseitigung im nämlichen Zwangswege ausgeführt werden würde.

Anders gestaltet sich die Rechtslage nach bürgerlichem Rechte. Die Straßenbahnen sind keine Gegenstände, welche außer Verkehr stehen (extra commercium), und vertragen deshalb alle Maßregeln und Formen der Bestrickung zwecks Befriedigung der Anspruchsberechtigten. Letztere können die Straßeneigenthümer oder Gläubiger des Unternehmens, sowie in Fällen, wo Gleiseigner und Betriebsunternehmer verschiedene Personen sind, der erstere sein. Aufgrund vollstreckbaren Schuldtitels wird also ihre Verwaltung verfügt werden können, welche entweder dem Gläubiger selbst oder einem Dritten übertragen werden darf, sofern und soweit nicht etwa die Ortspolizei hieran Anstoß nimmt und von ihrem gesetzlichen Untersagungsrechte Gebrauch macht. Weil indeß ein Vollstreckungstitel vorzuliegen hat, muß entweder ein rechtskräftiger Rechtsspruch oder eine Selbstunterwerfung unter die Zwangsvoll-

streckung in öffentlicher Urkunde vorangegangen sein[3]). Hierzu reicht dagegen der übliche Vorbehalt in der Gleiseinbaugenehmigungsurkunde noch nicht aus, berechtigt zu sein, bei Nichterfüllung oder nicht vollständiger Erfüllung der für den Betriebsumfang gestellten Bedingungen die Anlage in eigenen Betrieb zu nehmen oder an einen Dritten zu vergeben. Vielmehr stellt solcher nur einen bedingten Anspruch her, welcher durch Richterspruch ergänzt, bedingungslos und vollstreckbar gemacht werden muß.

Durch Selbsthülfe in den Besitz und zur Verwaltung der Straßenbahnen zu gelangen, ist den Gemeinden verwehrt. Noch weniger steht ihnen dieserhalb der Weg des Verwaltungs-Zwangsverfahrens offen, weil es sich eben um keinen Anspruch des öffentlichen Rechtes, sondern blos um die Durchführung eines vertragsgemäßen Vermögensanspruchs handelt. Ein etwaiger Streit unter den Betheiligten ist vielmehr in den Formen des bürgerlichen Rechtsverfahrens zum Austrag zu bringen, wo begründbare Einreden erhoben werden dürfen.

Von den verfügbaren Einreden verdient der Arbeiterausstand besonderer Erwähnung, weil die Frage bereits aufgeworfen wurde, ob die durch einen solchen veranlaßte Betriebseinstellung einen Rechtsgrund für eine Zwangsverwaltung abzugeben geeignet sei. Dies ist zu bestreiten[4]), weil dem Ausstande gegenüber der Unternehmer meist in einer unverschuldeten Nothlage sich befindet, die Zwangsverwaltung aber ausnahmslos die Folge einer Pflichtwidrigkeit sein soll. Ihr Verhängen hat damit das Vorliegen einer Schuld seitens der betreffenden Verwaltung zur

---

[3]) CPO § 702. Für Preußen würden G 18. Juli 1883 § 139 mit §§ 13—16, 18, 20 sinngemäße Anwendung zu finden haben.

[4]) Näheres hierüber bei K. Hilse: der Ausstand der Eisenbahnbediensteten in seinem Einflusse auf Gewerbe und Handel im Polytechnischen Centralblatt III (1891) 125 ff., Straßenbahn III (1891) 83 ff.; die jüngsten Arbeiterbewegungen in Wiener Trambahnbetrieben (Ztschr. f. Eisenbahnen u. Dampfsch. d. Oesterr.-Ungar. Monarchie III (1890) 852 ff.). Der bisher einzige Rechtsstreit, in welchem die Frage zur Entscheidung gestanden, ob die zeitweise Betriebseinstellung infolge Arbeiterausstandes eine genügende Grundlage für das Verwirken des Einbaurechtes oder den Verfall von Vertragsstrafen abgebe, hat bei den Prager Gerichten zugunsten der Betriebsunternehmer geendet. Vergl. Straßenbahn IV (1891) 186.

unerläßlichen Voraussetzung. Muß indeß in jedem Falle der Verwaltung einer Eisenbahn zur Schuld angerechnet und ein Vorwurf daraus abgeleitet werden, daß unter ihren Werkthätigen ein Ausstand zum Ausbruch gelangt ist? Ist ihr dessen Verhinderung und damit die Beseitigung seiner verkehrsstörenden Wirkung in jedem Falle möglich? Soll sie vielleicht jede beliebige Forderung ihrer Bediensteten anstandslos bewilligen, so daß deren Ablehnung oder Bemängelung schon eine Fahrlässigkeit und Rücksichtslosigkeit gegen den Verkehr herstellen würde?

Dem ist ganz gewiß nicht so. Vielmehr hat die Verwaltung der Straßenbahnen nicht blos ein Recht, sondern sogar die Pflicht, übertriebenen Forderungen zu begegnen, zumal wenn sie die Aufrechterhaltung des Betriebes im benöthigten Umfange vereiteln würden, so daß ein Vorwurf sich erst begründen läßt, wenn die weiteren Erhebungen dahin führen sollten, daß die betreffende Verwaltung absichtlich oder grobfahrlässig zweckwidrig handelte. Unbillig erscheint z. B. die Zumuthung nicht, daß die Bediensteten ruhig die Durchberathung ihrer Anträge abwarten sollen. Ist dies Verlangen bezw. diese Zumuthung an sich nicht unberechtigt, so darf aus dem Umstande, daß es gleichwohl zum Ausbruche des Ausstandes und damit zu Verkehrsunterbrechungen gekommen ist, immer noch nicht der Schluß gezogen werden, daß schuldige Rücksichten gegen die Allgemeinheit verletzt, aus unberechtigtem Eigennutze oder leichtfertigem Eigensinne begründete Ansprüche des öffentlichen Verkehrs zurückgesetzt sind und die Verwaltung sich dessen bewußt gewesen ist oder bewußt werden mußte. Vielmehr läßt sich annehmen, die Verwaltung werde in dem, wenn auch vielleicht irrthümlichen, aber doch immer entschuldbaren Glauben sich befinden, daß die Staatsbehörde aufgrund sorgfältiger unbefangener Prüfung der beiderseits berechtigten Ansprüche bisher von ihrer Regelungsbefugniß keinen Gebrauch gemacht hat, daß die Auflehnung der Bediensteten gegen das Durchberathen ihrer Anträge ein Mißtrauen und einen unberechtigten Vorwurf gegen deren Parteilosigkeit enthalte, daß sie also ihrer Aufsichtsbehörde gegenüber gewissermaßen die Pflicht habe, einer einseitigen Nachgiebigkeit sich zu entschlagen; hierdurch kann die Betriebsunternehmerin in der Annahme bestärkt werden, daß das Vorgehen der Bediensteten,

wenn selbst deren Forderungen in ihrem inneren Grunde schließlich für begründet befunden werden und zur Abänderung der Dienstordnung führen sollten, kein unbedingt nothwendiges Mittel zur Erreichung des angestrebten Zweckes, deshalb aber ungerechtfertigt und lediglich der Absicht entsprungen sei, die beiderseitigen Kräfte gegeneinander abzumessen, so daß es in ihren Augen die Natur einer Herausforderung zum Kampfe, einer Mißachtung der behördlichen Versprechungen und deshalb gleichsam eines leichtfertigen Widerstandes gegen die Behörde und die Arbeitsgeber einnehmen kann. Bei dieser aus den begleitenden Umständen leicht ableitbaren und deshalb keineswegs völlig grundlosen Auffassung können die Betriebsunternehmer ihr eigenes Verhalten sogar für geboten erachten, um die Achtung vor den Behörden, den Glauben an deren Unparteilichkeit und Wohlwollen für die Arbeiter wiederherzustellen, um die gleiche Machtstellung des Unternehmerthums und der Arbeiterschaft nicht zugunsten einer Uebermacht der letzteren zu verlieren. Sie können sehr wohl überzeugt sein, der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit durch ihr Beharren im Kampfe mehr zu dienen, als wenn sie durch Nachgiebigkeit zwar jede Verkehrsstörung abschneiden, dafür aber die Achtung vor Gesetz und Obrigkeit gefährden und die Macht des Unternehmerthums verlieren würden. Ist jedoch ein derartiger Beweggrund an sich verständlich, so kann die ihm entsprungene Absicht und der daraus entstandene Erfolg jedenfalls nicht für unsittlich gelten. Unsittlich muß indeß das Handeln sein, welches die Grundlage der Strafbarkeit herstellen, ihm die Eigenschaft des Verschuldens aufprägen soll. Die Achtung vor Gesetz und Obrigkeit, sowie die Erhaltung des Gleichgewichtes zwischen Unternehmer und Arbeiter sind höhere oder mindestens ebenso hoch zu veranschlagende Güter in der Gesellschaftsordnung, wie eine ungestörte Verkehrsüberwältigung. Ist solches indeß der Fall, so würden die Betriebsunternehmer durch ihr Verhalten keineswegs leichtfertig ihre Pflicht gegen das Gemeinwohl verletzen, nicht fehlen und keine Bestrafung verwirken. Im weiteren Verfolge würde vom Standpunkte des Rechts- und Billigkeitsgedankens, auf Grundlage der geltenden Rechtsgrundsätze und Rechtsanschauungen, also nach Vernunft, Recht und Billigkeit, der Vorschlag zu verwerfen sein, anläßlich

der durch die Arbeitseinstellung hervorgerufenen zeitweisen Betriebseinstellung über die Unternehmer Sequestration zu verhängen; denn sie bedienen sich eines vermeintlichen Rechtes, handeln in guter Absicht und glauben das Gemeinwohl mehr zu fördern, als durch Nachgiebigkeit. Irren sie darin, so ist ihr Irrthum doch mindestens entschuldbar. Daß lediglich böser Wille und Eigennutz, oder wohl gar die Absicht, gegen die Vertragspflichten zu verstoßen und über schuldige Rücksichten hinweggehen zu wollen, für die Betriebsunternehmer bestimmend sein müsse, würde eine jeder thatsächlichen Unterlage entbehrende und deshalb willkürliche Unterstellung sein.

§ 45. Ortsstatutarische Betriebsausschließung.

Vielfach ist schließlich von einem Eingriffsrechte der Gemeinden die Rede, denen in dem Rechte zum Erlaß von Ortsstatuten das Mittel gegeben sei, ihnen ungenehme Straßenbahnbetriebe zu verhindern. Nun dürfen allerdings, soweit vom Reiche oder Staate erlassene Rechtsnormen nicht Platz greifen, zur Regelung der städtischen Verwaltung statutarische Festsetzungen im Wege der städtischen Autonomie getroffen werden. Derarte Anordnungen haben aber nur die Eigenschaft vorbehaltener Ausführungsverordnungen, d. h. nur Berechtigung, soweit diese Form der Ordnung öffentlichrechtlicher Angelegenheiten gesetzlich zugelassen ist. Ueberdies dürfen sie nicht mit geltenden Rechtsgrundsätzen in Widerspruch treten[1]). Sodann handelt es sich in ihnen, da ihr Erlaß den städtischen Behörden übertragen ist, blos um Verwaltungsordnungen[2]), nicht aber um obrigkeitliche Machtbefugnisse. Sie sind nur in beschränktem Umfange, meist nur über solche Angelegenheiten der Stadtgemeinde und über solche Rechte und Pflichten ihrer Mitglieder zuläßig, hinsichtlich deren die Städteordnungen eine Verschiedenheit ihrer Mitglieder gestatten oder keine ausdrückliche Bestimmungen enthalten, während zu ihrer Ausdehnung über sonstige eigenthümliche Verhältnisse und Einrichtungen es einer be-

[1]) Bornhak, Preuß. Staatsrecht § 106 II 148.
[2]) Bornhak a. a. O. 149; Löning a. a. O. 182.

sonderen Verleihungserklärung durch die Gesetzgebung bedarf. Sie kommen in derselben Weise zustande, wie alle sonstigen Beschlüsse in Gemeindeangelegenheiten und bedürfen staatsobrigkeitlicher Bestätigung[3]).

Nun handelt es sich im Straßenbahnbetriebe um keine Gemeindeangelegenheit, sondern um Ausübung reichsgesetzlicher Gewerberechte. Denn wenn zwar die Gemeinde auf dem Wege des Selbstbetriebes eine Einnahmequelle zu gewinnen bezwecken sollte, so wird sie durch ihre Betriebseröffnung doch selbst nur Gewerbetreibende, ohne daß ihr als solcher ein Vorzug vor anderen zugestanden, d. h. bestimmt wäre, daß ihretwegen jeder andere vom Betriebe des nämlichen Gewerbes Abstand nehmen, also gegen sie zurücktreten müsse. Sodann ist das Recht zum Straßenbahnbetriebe reichsgesetzlich ein freies jedermann zugängliches. Ein Ortsstatut, welches ein Ausschlußrecht beansprucht, den Alleinbetrieb für sich sichern will, würde dadurch mit dem auf Reichsrecht beruhenden Grundsatze der Gewerbefreiheit brechen, mit dem Reichsrecht in Widerspruch treten und deshalb unstatthaft sein.

Allerdings giebt es außer den vorerörterten noch gewerbliche[4]) Ortsstatuten, welche indeß nur die ihnen durch das Gesetz überwiesenen gewerblichen Gegenstände mit verbindlicher Kraft ordnen können, nach Anhörung betheiligter Gewerbetreibender (hier also von Straßenbahnbetriebsunternehmern) aufgrund eines Gemeindebeschlusses abzufassen sind, die Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde bedürfen und durch die Zentralbehörde außer Kraft zu setzen sind, sofern sie mit den Gesetzen in Widerspruch stehen. Nun fehlt jedoch in der GwO die Ermächtigung zu Ortsstatuten zum Zwecke einer Beschränkung der Gewerbebetriebsfreiheit. Ueberdies sind Uebertretungen derselben nicht unter Strafe gestellt, sodaß ein wirksames Mittel zur Durchführung getroffener Bestimmungen nicht einmal durch sie geboten wäre.

Bei dieser Rechts- und Sachlage muß das Recht der Gemeinde durch Ortsstatuten sich den Alleinbetrieb von Straßenbahnen vorbehalten und andere davon ausschließen zu dürfen, be-

---

[3]) Preußen ZG §§ 16, 31; Sachsen LGO §§ 94, 97.
[4]) GwO §§ 23, 33b, 120a, 140, 142.

stritten und der darin liegende Ausweg, zur Verstadtlichung[5]) der Straßenbahnen zu gelangen, als ein Irrweg bezeichnet werden, dessen Betreten schließlich zu ernstlichen Verwickelungen führen würde. Wären die Gemeinden sicher, ein Vorrecht vor andern Unternehmern im Betriebe von Straßengewerben zu haben, so würden sie gut thun, dessen Stichhaltigkeit zunächst bei dem Leichenfuhr- oder Omnibusbetriebe[6]) zu erproben, statt erst kostspielige Anlagen im Straßenkörper durch Gleiseinbau zu bewirken, welche schließlich zum Vortheil Dritter gereichen könnten, sodaß ihnen der erhoffte Nutzen aus derjenigen Aufwendung ausbleibt, welchen der Bahnbau[7]) beansprucht hat.

Zweiter Abschnitt.

Die Personen beim Straßenbahnunternehmen und deren Rechte.

§ 46. Die bei Straßenbahnen Betheiligten.

Am Straßenbahnunternehmen betheiligt man sich entweder durch Vermögenseinlagen allein oder durch Einsetzen der eigenen Thätigkeit oder durch beides zugleich, sodaß zunächst der Unter-

---

[5]) **Für** Verstadtlichung z. B. Leipziger Zeitung 1889 Nr. 40 Beil. 4; **gegen** Berliner Börsen-Zeitung 1889 Nr. 8 Beil. 2, Kapitalist 1889 S. 49, Leipziger Tageblatt 1889 Nr. 7, 9, 12, Zeitschrift für Transportwesen VI 102, 111, 123, 137, Warren's Wochenschrift XXII Nr. 8, Meili in jurist. Literaturblatt I 105.

[6]) RG 16. Jan. 1889, wonach der Omnibusbetrieb zur Zahlung einer Straßenbenutzungsgebühr nicht herangezogen werden darf. In Düsseldorf scheint ein Omnibusbetrieb auf Gemeinderechnung oder wenigstens mit Gemeindeunterstützung beabsichtigt zu werden.

[7]) Der Verstadtlichungsgedanke scheint eine rückwärtsgängige Bewegung einzuschlagen, da es in Frankfurt, wo er auftauchte und am schärfsten vertreten wurde, am 24. März 1891 zu einem Gleiseinbauvertrage gekommen ist. In Düsseldorf sind städtische Bahnanlagen vereitelt durch Urt. des LG Düsseldorf 5. März 1890 (O 51. 1890) und OLG Köln 31. Okt. 1890 (II 26. 78. 1890). Vergl. Straßenbahn IV 205.

schied zwischen Vermögensbetheiligten und Werkthätigen hervortritt. Der Vermögenseinleger gewährt bald nur das Recht der Straßenbenutzung zum Gleiseinbau, bald die von ihm auf eigene Kosten geschaffene Schienenbahn, bald die Mittel zum Betriebe unter Uebernahme der Gefahr daraus, sodaß von einander zu halten sind: Straßeneigenthümer, Anlagebesitzer und Betriebsunternehmer. Die eigene Thatkraft wird geleistet entweder zur Führung des Unternehmens oder zur Leistung der in ihm benöthigten Verrichtungen und damit zur Hülfe des Ersteren. Demnach zerfallen die Werkthätigen in Geschäftsherren und Hülfspersonen. Die ersteren sind entweder auf eigene Rechnung Selbstthätige oder Stellvertreter selbstunthätiger oder unselbständiger Unternehmer. Die Hülfspersonen zerfallen in Angestellte, worunter Betriebsleiter, -beamte, -aufseher, überhaupt alle zusammengefaßt werden, welchen blos eine abgeleitete Machtstellung über andere anvertraut ist, und Betriebsgehülfen bezw. Arbeiter, welchen lediglich berufsgemäße Leistungen übertragen sind. Von ihnen sind die Geschäftsgehülfen zu unterscheiden.

Die Obliegenheiten und Befugnisse, welche aus den einzelnen vorberegten Beziehungen zu dem Unternehmen nach Gesetz und Recht entspringen, weichen derart unter sich ab, daß nur im Wege einer abgesonderten Behandlung die erforderliche Verständlichkeit erreichbar erscheint. Solches gilt namentlich hinsichtlich der Rechtsverhältnisse zwischen Unternehmer und Beschäftigten.

Hervorhebenswerth und zur besonderen Erörterung geeignet ist die gesetzliche Unterscheidung in Arbeitgeber und Arbeitnehmer, weil sie die Unterlage nicht blos für Ausübung gewisser Vorrechte oder Verbindlichkeiten im Bereiche der Arbeiterfürsorge, sondern auch für die Gestaltung des Arbeitsvertrages bildet, überdies mit dieser in Geschäftsherrn und Hülfspersonen sich nicht vollständig deckt.

Unerwähnt haben dagegen die Betheiligungsformen durch Aktienerwerb, Darlehne, Werkübernahme und in ähnlicher Weise zu bleiben, weil derarte Formen der Geschäftsbetheiligung keine wesentlichen Unterschiede bieten, wenn sie für Straßenbahnen eintreten, als wenn sie bei anderen Gewerbeunternehmungen geschehen.

Im Straßenbahnbetriebe kommen zwar natürliche und Rechts-

personen[1]) vor, dagegen scheint entbehrlich, die Entstehung und Endigung der einzelnen Persönlichkeiten besonders darzulegen, werden vielmehr bemerkenswerthe Unterschiede zwischen natürlichen oder Rechtspersonen an den geeigneten Stellen Erwähnung finden.

I. Vermögensbetheiligte.

§ 47. Der Straßeneigenthümer.

Aus dem Umstande, daß zum Wesen der Straßenbahnen der Einbau des Schienenweges in den Straßenkörper gehört, entspringt die Nothwendigkeit einer Betheiligung des Straßeneigenthümers beim Zustandekommen von Straßenbahnen entweder durch Selbstanlage oder durch das Dulden einer fremden Anlage und Ertheilen der Gleiseinbaugenehmigung, ohne welche die Benutzung des Straßenkörpers für den beregten Zweck unzuläßig ist[1]). In beiden Formen ist sie freiwillig oder erzwungen, die freiwillige gesucht oder erbeten. Zur Selbstanlage kommt es selten; sie trat vormals nur in Fällen ein, wo kein Unternehmer zu gewinnen war[2]), erfolgt neuerdings jedoch bisweilen, um den Unternehmergewinn für sich zu behalten[3]), sodaß sie anfänglich eine zwangsweise war und erst später zur freiwilligen geworden ist. Zum Dulden einer fremden Anlage kommt es durch deren Genehmigung oder im Enteignungswege[4]). Die Anregung pflegt zwar überwiegend von dem Bahnunternehmer auszugehen, doch mehren sich jetzt die Fälle, daß die Gemeindeverwaltung bald durch Ausschreiben[5]) um Bewerbun-

---

[1]) Erstere ist jeder Mensch, letztere, wofür auch juristische, moralische, fingirte, mystische sprachgebräuchlich ist, besteht ohne natürliches Dasein lediglich vermöge ihrer Anerkennung durch das Recht, welche auf einem Rechtssatze oder auf besonderer Bewilligung seitens der Staatsgewalt beruht. Ihre äußere Unterlage ist entweder eine Vereinigung von Menschen oder ein Güterinbegriff. Die einzelnen in Frage kommenden Rechtspersonen werden am geeigneten Orte erörtert werden, z. B. § 49 S. 134[4], § 51 S. 141[9].

[1]) Preuß. OVG 22. u. 29. Dez. 1883 (Entsch. X 192, 198); oben § 18.

[2]) z. B. Halle (Stadtbahn), Rixdorf, Britz, Köpenick, Wiesloch.

[3]) Beabsichtigt, aber unterblieben in München und Frankfurt.

[4]) Unten §§ 60—62 S. 161—174.

[5]) z. B. Bonn, Düsseldorf, Spandau.

gen, theils durch unmittelbares Verhandeln[6]) mit einem Unternehmer, dem dann Beiträge gewährt werden, den Bahnbau anregt. Die Straßen sind öffentliche, als welche sie dem Staate, der Gemeinde, öffentlichen Verbänden gehören, oder private, städtische oder ländliche. Im Straßeneigenthümer hat man es also mit dem zu thun, welchem am Wegekörper und dessen Zubehör privatrechtliche Verfügungen zu stehen[7]). Das sind entweder der Staat oder die Gemeinde oder ein Provinzial- bezw. Kreis-Verband oder eine Privatperson. Hieraus ergeben sich folgende bemerkenswerthe Sonderheiten:

1. Staats- oder fiskalische Straßen sind solche, welche entweder durch Gesetz[8]) oder durch Beschluß des Staatsoberhauptes bezw. seines damit betrauten Ministers dafür erklärt, und deren Anlage und Unterhaltungsmittel im Staatshaushaltsplane eingesetzt sind. In Preußen stehen indeß nur noch einige Chausseen im Eigenthum und der Verwaltung des Staates. Die Ertheilung der Benutzungsgenehmigung und Vereinbarung der Bedingungen geschieht als Ausfluß der vermögensrechtlichen Persönlichkeit des Staates, also nicht in Ausübung der Polizeigewalt und eines Staatshoheitsrechtes, weshalb sie den bezüglichen Verwaltungsdienststellen und nicht der Wegepolizeibehörde zusteht.

2. Provinzial-, Kommunalverbands-, Bezirks-, Kreis-Straßen sind solche, welche den beregten Körperschaften gehören. In Preußen[9]) sind auf Provinzial- und Kommunalverbände alle vormaligen Staatschausseen und unchaussirten Straßen übergegangen. Hier haben die Betheiligungserklärungen und Bedingungen von den Vertretern der bezüglichen Körperschaft auszugehen. Dies sind für Provinzialstraßen der Landesdirektor nach Anhörung des Provinziallandtages oder Provinzialausschusses, für Kreisstraßen der Landrath namens des Kreisausschusses. Die

---

[6]) Mariendorf, Tempelhof, Schönhausen.

[7]) v. Reitzenstein: a. a. O. II 875—917; Germershausen a. a. O.; Luthardt: über öffentliche Wege i. d. Bl. f. admin. Praxis XX 321 ff.; Zeller: Handbuch der Verwaltung im Großherzogthum Hessen (Darmstadt 1886) I 365 ff., III 179.

[8]) Löning: Verwaltungsrecht 574.

[9]) G v. 8. Juli 1875 §§ 18, 19.

Genehmigungsurkunden bedürfen indeß noch der Unterschrift von zwei Mitgliedern des Provinzial= bezw. Kreisausschusses[10]).

3. Gemeindewege pflegen solche zu sein, welche entweder zur Verbindung der einzelnen Gemeinden mit einander oder zu den großen Landstraßen bestimmt sind, in welcher Eigenschaft sie bisweilen Vizinalwege heißen, oder welche als Ortsstraßen dem Verkehre innerhalb des Ortes dienen. Das Verfügungsrecht darüber steht der Gemeinde zu, welche eine städtische oder ländliche sein kann. Stadtgemeinden werden durch den Bürgermeister, Landgemeinden durch den Gemeindevorsteher vertreten. Dort wie hier ist jedoch ein Gemeindebeschluß, also die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung bezw. der Gemeindevertretung nöthig: die Genehmigungsurkunde bedarf überdies in den sechs östlichen Provinzen Preußens und Westfalen neben der Unterschrift des Bürgermeisters die eines Magistratsmitgliedes[11]).

4. Privatwege gehören entweder natürlichen oder Rechtspersonen und sind, wo Grundbücher eingeführt sind, in dieselben bald als selbständige Grundstücke, bald als Zubehör eingetragen[12]). Soll die Gleiseinbaugenehmigung zum dinglichen Rechte werden, so bedarf es ihrer Eintragung und, wenn sie gegen voreingetragene Hypotheken geschützt sein soll, einer Vorrechtseinräumung seitens deren Inhaber, welche im Grundbuche bei den bezüglichen Schuldposten sowie auf den Schuldurkunden zu vermerken ist. Den Namen der Eigenthümer oder zur Vorrechtseinräumung zu gewinnenden Gläubiger ergiebt das Grundbuch; die Handlungs- und Rechtsfähigkeit richtet sich nach den Landesgesetzen. Hierbei beachtenswerthe Grundsätzen sind: Für Rechtspersonen handeln deren gesetzliche Vertreter[13]); bei natürlichen Personen beginnt

---

10) Bornhak: Staatsrecht II 352, 279.

11) StO 30. Mai 1853 § 56[8], 19. März 1856 § 56[8], dagegen StO 15. Mai 1856 § 53[8].

12) z. B. Preuß. GrO 5. Mai 1872 § 3.

13) Unten § 51 S. 140, z. B. für Aktien=Gesellschaften und Genossenschaften deren Vorstand, sodaß dessen formgerechte Erklärung genügt und es für deren Rechtsbeständigkeit nebensächlich ist, ob das Verfassungsgesetz vielleicht eine Mitwirkung anderer (z. B. des Aufsichtsrathes) vorgeschrieben hatte, welche uneingeholt geblieben war. Entsprechendes gilt für Korporationen und deren Verwaltungsorgane. Vergl. § 49 S. 134[4], § 51 S. 141[9].

deren Handlungsfähigkeit erst mit der Vollendung des 21. Lebensjahres und kann später aus verschiedenen Gründen (Verschwendung, Geistesstörung) durch Entmündung verloren gehen; Ehefrauen bedürfen, weil es sich um ein Entäußerungsgeschäft handelt, der Zustimmung des Ehemannes; Kinder werden durch den Vater als gesetzlichen Vertreter, vaterlose Kinder und entmündete Erwachsene durch den Vormund vertreten, dessen Erklärung vormundschaftsrichterlich gutzuheißen ist.

5. Bisweilen gehören mit Gleisen zu belegende Wege der landesherrlichen Familie, in welcher Eigenschaft sie Privatwege, deshalb aber die Ausführungsgenehmigung nicht von den für den betreffenden Ort zuständigen Landesbehörden, sondern von der eingesetzten Hofverwaltung auszusprechen sind, sodaß mit dieser zu verhandeln ist.

§ 48. Der Anlagebesitzer.

Wem das Verfügungsrecht über den eingebauten Schienenweg zusteht, der ist Anlagebesitzer. Ob es sich um ein wirkliches Eigenthum oder nur ein dingliches Recht in seiner Person handelt, ist zwar streitig. Insofern jedoch ein Eigenthum an einem Bauwerke auf fremdem Boden denkbar ist, benimmt der Umstand, daß der Gleiseinbau im fremden Straßenkörper ruht und damit die Grundfläche nur kraft dinglichen Rechtes benutzt wird, dem Anlagebesitzer nicht die Eigenschaft des Eigenthümers, worauf im Abschnitt 3 zurückgekommen wird. Seine Rechte und Pflichten wurzeln überwiegend im bürgerlichen Rechte.

Der Anlagebesitzer braucht weder der Erbauer, noch der Bewerber um die Einbaugenehmigung, noch deren Empfänger zu sein. Er kann die fertige Anlage oder wenigstens die Rechte aus der ertheilten Genehmigung erst von einem anderen erworben haben. Das letztere ist sogar gemeinüblich[1]).

---

[1]) Die meisten Deutschen Straßenbahnen sind in der Weise zu Stande gekommen, daß jemand die Einbaugenehmigung von dem Straßeneigenthümer erbeten, bei der Ortspolizei sich über deren muthmaßliches Verhalten im Falle einer thatsächlichen Betriebsführung vergewissert, vielleicht noch die Vorarbeiten in Form von Zeichnungen, Erläuterungsberichten u. s. w. besorgt hatte, um

Beim Anlagebesitzer kann es sich um natürliche oder Rechtspersonen handeln. Als letztere scheidet der Staat zur Zeit noch aus, indem nur Gemeinde- und Aktienanlagen bestehen[2]), erstere noch dazu in sehr beschränkter Zahl. Die Aktiengesellschaften sind theils inländische[3]), theils ausländische[4]). Die Art ihrer Vertretung wird im § 51 besprochen werden.

Der Anlagebesitzer kann die Anlage durch Selbstbetrieb oder, sofern nicht etwa die Genehmigung ihn darin beschränkt, durch Ueberlassung an Dritte verwerthen. Er hat zwar ein Untersagungsrecht gegen jeden, welcher den Schienenweg in gleicher Weise, d. h. durch Wagen benutzen will, die an die Schienen gebunden sind, dagegen kein Widerspruchsrecht gegenüber jeder sonst gearteten Benutzung des Straßenkörpers selbst nicht einmal auf demjenigen Theile, welcher mit Schienen belegt ist, da die Einbaugenehmigung die natürlichen Rechte Dritter auf Benutzung des Straßenkörpers zum Fahren, Gehen, Reiten, Stehen nicht beeinträchtigen darf. Steht zwar der Ortspolizei die Befugniß zu, den Straßenverkehr zu regeln und dieserhalb gewisse Straßentheile besonderen Benutzungsarten ausschließlich zuzuweisen[5]), so darf für ihre diesbezüglichen Maßnahmen doch nur die anvertraute öffent-

---

demnächst seine Rechte gegen Entgelt an andere abzutreten, oder als Vermögensanlage in eine zum Zwecke der Bahnausführung gegründete Aktiengesellschaft einzubringen. Die erlangte Genehmigung bildete somit einen besonderen Vermögens- und Handelswerth, dessen Aufschlag nicht selten das Unternehmen wirthschaftlich ungünstig beeinflußt hat. Vereinzelt baute der Genehmigungsempfänger wenigstens noch, um erst die fertige Anlage zu veräußern. Neuerdings pflegt einem derartigen Vorgehen dadurch vorgebeugt zu werden, daß die Gleiseinbaugenehmigung dem Bewerber persönlich mit der Beschränkung ertheilt wird, daß im Veräußerungsfalle die Zustimmung einzuholen sei, sodaß überwiegend Anlagebesitzer und Bewerber die nämliche Person sein werden.

[2]) Oben § 6 S. 12, § 17 S. 37.

[3]) Darunter eine Kommanditgesellschaft auf Aktien in Berlin.

[4]) Nämlich The Tramways Company of Germany Limited (mit den Betrieben zu Dresden, Halle, Hannover, Leipzig), Magdeburg Tramways Company Limited (Trambahn) und The Hamburg, Altona and North Western Tramways Company Limited in England; Société anonyme des Tramways de Barmen-Elberfeld, Cologne, Dusseldorf, Francfort a. M., Mannheim-Ludwigshafen in Belgien.

[5]) Oben § 30 S. 65 ff., § 33 S. 76.

lich rechtliche Fürsorge für Leben, Gesundheit und Eigenthum bestimmen, während die Lage des Schienenanlagebesitzers und dessen etwaige Verhältnisse ortspolizeilicherseits keinerlei Berücksichtigung zu finden haben[6]).

Eine Zusage in der Einbaugenehmigung, in den beregten Straßenzügen keine gleichartige Anlage gestatten zu wollen, giebt dem Anlagebesitzer zwar das Recht, im ordentlichen Rechtsverfahren die Herstellung eines öffentlichen Bauwerkes ohne Unterschied, ob solches für die eigenen Zwecke des Eigenthümers oder zur Vergebung an Dritte bestimmt ist, zu vereiteln[7]), der Ortspolizeibehörde gegenüber darf er jedoch nicht verlangen, Beförderungsbetriebe durch Fahrzeuge zu verhindern, die Schienenwege für ihre Beweglichkeit nicht bedürfen. Das Abkommen mit dem Straßeneigenthümer darf selbst dort für die Polizei nicht maßgebend sein, wo Gemeindevorstand und Polizeigewalt in der nämlichen Person vereint ist, und als Privatabkommen das öffentliche Recht nicht abändern. Einem Omnibusbetriebe würde der Anlagebesitzer mit Erfolg nicht widersprechen können.

Welche Eigenschaften von dem Gleiseinbauer zu verlangen sind, gehört der Verkehrspolitik an. Rechtlich ist kein Grund, Minderjährige, Entmündete, Ehefrauen, Ausländer oder Rechtspersonen auszuschließen, weil für den Einbau und den Anlagebesitz besondere persönliche Zuverlässigkeit oder eigene Handlungsfähigkeit nebensächlich sind, und nur Vermögensverbindlichkeiten in Frage stehen. Denn die Herstellung und Unterhaltung einer Anlage im Straßenkörper bietet blos eine vermögensrechtliche und eine sicherheitspolizeiliche Seite. Bezüglich der ersteren kommt es ausschließlich darauf an, daß die zur Erfüllung der Aufgabe benöthigten Mittel verfügbar sind. Das Hauptaugenmerk ist also auf Leistungsfähigkeit hinsichtlich des Vermögens zu richten. Sachkenntniß und Zuverlässigkeit in der Person des Vertreters genügt, zumal die Polizei es in ihrer Gewalt hat, Sicherheitsbestellung zu fordern, damit dem Fortbestande bezw. dem Vor-

---

[6]) Deshalb darf z. B. der Umstand, daß ein Omnibusbetrieb den Ertrag der Straßenbahn ungünstig beeinflussen würde, nicht als Beweggrund dienen, den ersteren zu behindern nach Preuß. OVG 27. März 1884.

[7]) z. B. Preuß. OLG in Köln 31. Okt. 1890.

kommen gefährlicher Zustände durch sachgemäße Umgestaltung vorgebeugt werden kann[8]). Etwaige derarte Kautionen haften für den Zustand der Anlage noch über die Besitzzeit des Bestellers hinaus, sodaß ihre Rückgabe erst mit der Beseitigung der Anlage gefordert werden darf; das Rückforderungsrecht verbleibt jedoch dem Besteller, sodaß der Anlageerwerber besondere Abtretung fordern muß, wenn solches auf ihn übergehen soll[9]).

Landesgesetzlich[10]) werden Ausländer den Inländern bisweilen nachgestellt. Ein etwaiges Verwirken des Rechtes auf die Anlage als Folge verzögerten Einbaues oder verschleppter Fertigstellung oder eingestellter Benutzung kann zum Verluste des Eigenthums an dem Einbaumaterial nur führen, wenn solches vertragsgemäß vorgesehen ist. Wohl aber haftet der Anlagebesitzer selbst ohne ausdrückliche Erklärung für die jederzeitige sachgemäße Beschaffenheit der Anlage und ist Dritten gegenüber ersatzpflichtig für Schäden, welche diesen aus Anlagemängeln erwachsen sollten.

Den Umfang seiner Verbindlichkeiten dem Straßeneigenthümer gegenüber stellt der Inhalt des Einbauvertrages fest. Er haftet für allen Schaden, der durch sein Versehen bei Einlegung oder Unterhaltung des Gleises entstanden ist. Wenn er den Einbau durch angenommene Arbeiter selbst besorgt, ist er verpflichtet, für deren Versicherung gegen Krankheit, Unfall, Alter und Invalidität zu sorgen. Mit Vollendung des Werkes hört indeß seine Fürsorgeverbindlichkeit auf, da die bloße Instandhaltung der Gleise keinen Gewerbebetrieb in fürsorgepflichtiger Art herstellt. Jedenfalls empfiehlt es sich für ihn, zur Vermeidung aller Weiterungen bei Ueberlassung der Gleise an Dritte zum Gebrauch diesen die Verpflichtung aufzuerlegen, statt seiner die Instandhaltung zu besor-

---

[8]) Oben § 24 S. 51[6]; Bayern B 20. Juni 1855 § 6.

[9]) So entschieden LGR Berlin I 1. Juli 1890 (D 270 1889 CR 3).

[10]) z. B. Hamburg G 28. Sept. 1865 Art. 2: »Die Konzession zur Anlage von Pferdeeisenbahnen wird vorläufig nur an solche Personen oder Gesellschaften ertheilt werden, welche, wenn sie nicht dem Hamburgischen Staate angehören, sich inbezug auf alle das Unternehmen betreffenden Angelegenheiten den Hamburgischen Gesetzen und Gerichten unterwerfen. Falls die Konzession einer Aktiengesellschaft ertheilt wird, muß mindestens ein Dritttheil der Direktionsmitglieder im Hamburgischen Staate ansässig und befugt und verpflichtet sein, die Gesellschaft in jeder Beziehung zu vertreten.«

gen und die dafür benöthigten Arbeitskräfte zu stellen, weil damit auf den Gebrauchnehmer die Verantwortlichkeit für Befolgen der gesetzlichen Fürsorgeverbindlichkeiten übergeht und er ihm jedenfalls wegen aller Nachtheile aus deren Zuwiderhandeln aufzukommen hat.

§ 49. Der Straßenbahn-Betriebsunternehmer.

So wird im Deutschen Verwaltungsgebrauche und gemeinüblich derjenige bezeichnet, auf dessen Gefahr und Rechnung der Betrieb auf bestehenden Straßenbahngleisen geführt wird. Er braucht keineswegs mit dem Gleiseigenthümer die nämliche Person zu sein, wenngleich überwiegend Personeneinheit zu bestehen pflegt. Im Gegentheil kommen thatsächlich Fälle vor, in denen der Eigenthümer die Benutzung seiner Bahn an andere zu Betriebszwecken, theils ausschließlich, theils gemeinsam mit ihm selbst überlassen hat[1]). Außerdem fehlt es nicht an Fällen, in denen die nämliche Gleisstrecke für den Betrieb sowohl des Eigenthümers wie eines Dritten dient.

Der Betriebsunternehmer kann eine natürliche oder eine Rechtsperson sein. Nur selten ist er ersteres; überwiegend führen vielmehr Aktiengesellschaften, vereinzelt die Gemeinden den Betrieb der Straßenbahnen, während Genossenschaften bisher zum Zwecke des Straßenbahnbetriebes noch nicht ins Leben gerufen sind.

Eine Genehmigung der Ortspolizeibehörde zum Betriebsbeginne ist gesetzlich nicht vorgeschrieben, wie für Preußen das Ober-Verwaltungsgericht unter dem 14. Februar 1891 rechtsgrundsätzlich anerkannt hat. Selbst dort, wo die Ortspolizeibehörden von ihrem Rechte aus GwO § 37 zur Regelung des

[1]) So führte z. B. pachtweise die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft den Betrieb auf den Gleisen einerseits der Großen internationalen Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zwischen Schöneberg und dem Potsdamerplatz zu Berlin, andererseits der Gemeinde Rixdorf zwischen Hermannsplatz und Knesebeckstraße, bis beide Eigenthümer ihre Gleisanlagen ihr übereigneten. Ferner haben die Kontinental-Pferdeeisenbahn-Gesellschaft ihre Gleise in Dresden und Hannover der Tramways Company of Germany Limited, die Stadtgemeinden Halle und Köpenick die ihrigen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft bezw. einem Unternehmer zur Ausnutzung überlassen.

Straßenbahnbetriebes Gebrauch gemacht und besondere Straßenbahn-Reglements erlassen haben, fehlt es gemeingebräuchlich an der Aufstellung von Erfordernissen, welchen der Betriebsunternehmer in seiner Person genügen müsse, um zur Betriebsführung verstattet zu werden[2]). Die Ausländereigenschaft ist nicht einmal für Aktiengesellschaften ein Hinderniß, in Deutschland zur Unterhaltung des Verkehrs mittels Wagen auf Schienenwegen in den Ortsstraßen als Unternehmer zugelassen zu werden, indem vielmehr mehrfach Belgische oder Englische Aktiengesellschaften Pferdebahnunternehmungen betreiben[3]). In derarten Fällen lassen sowohl die Polizei wie auch die städtischen Behörden sich an dem Verlangen genügen, daß der ausländische Unternehmer im Inlande am Orte des Betriebes einen Bevollmächtigten bestellt, mit welchem rechtsgültig verhandelt werden darf, der zur Empfangnahme amtlicher Zuschriften verpflichtet und befugt sei, sowie daß die Gesellschaft bei den zuständigen Gerichten des Inlandes in Betriebsangelegenheiten Recht giebt und nimmt.

Etwas weiter hinsichtlich der persönlichen Erfordernisse für den Betriebsunternehmer pflegen neuerdings die Stadtbehörden gelegentlich der Ueberlassung des Straßenkörpers zu Schienenanlagen zu gehen, indem die Ueberlassungsverträge meist die Bestimmung enthalten, daß der Vertragsgegner den Betrieb auf der genehmigten Anlage selbst zu führen hat und sie nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Gemeindebehörden an Dritte zum Betriebe oder zur Mitbenutzung überlassen darf. Diese Bestimmung wird vereinzelt rechtlich für unhaltbar erklärt, weil sie die Polizei in Ausübung eines öffentlichen Rechts beschränken würde, weshalb sie nach dem Grundsatze: jus publicum privatorum pactis mutari nequit unwirksam sei. Jedenfalls sind die Folgen einer Zuwiderhandlung gegen eine Satzung der beregten Art im Vertrage genau festzustellen, da schwerlich ein etwaiges Zugeständniß an einen zweiten Unternehmer, eine verhältnißmäßig kurze Gleisstrecke mitzubenutzen, um das fehlende Mittelglied zu einem Durchgangsverkehre auf den von den beiderseitigen Endpunkten aus beginnenden

---

[2]) S. dieselben oben § 15 S. 30.

[3]) Oben § 48 S. 129[4], [10]; Bayern V 20. Juni 1856 § 8.

Gleisen zu erreichen, den Vorwurf der Vertragsverletzung durch Uebermaß der Ausnutzung herstellen, damit aber einen Vertragsaufhebungsgrund schaffen würde.

Die Gemeinde, welche den Straßenbahnbetrieb innerhalb ihres Bezirks oder nach Außenorten unterhält, wird dadurch zur Gewerbeunternehmerin und thut dies keineswegs im Ausflusse der ihr gesetzgeberischerseits zugewiesenen Aufgaben. Daraus folgt, daß sie für ihren Betrieb genau denselben Beschränkungen unterworfen ist, welche einen sonstigen Unternehmer treffen würden, insbesondere die Betriebsanmelde- und Gewerbesteuerpflicht hat. Das Verhältniß zwischen ihr und den beim fraglichen Betriebe Beschäftigten richtet sich nach den Grundsätzen des Gewerberechtes und nicht nach diesen für die Gemeindebeamten. Selbst dort, wo der Person des Gemeindeoberhauptes die Ortspolizeigewalt übertragen, also der Bürgermeister die Polizei verwaltet, der Gemeinde- und der Amtsvorsteher die nämliche Person ist, untersteht der Betrieb gleichwohl der ortspolizeilichen Regelung und genießt die Gemeinde keine Ausnahmestellung.

Die Aktiengesellschaft als Betriebsunternehmerin hat für ihre Rechtsbeständigkeit den Erfordernissen am Orte der Niederlassung, welcher indeß nicht diesem des Betriebsunternehmens gleich ist, zu genügen[4]). Daraus folgt, daß bezüglich ausländischer Ge-

[4]) Darunter versteht man Gesellschaften mit geschlossener Mitgliederzahl zu dem Zwecke, auf ihren Namen erwerben, sowie als Gesammtheit klagen und beklagt werden zu können, ohne daß die einzelnen Mitglieder für die Schulden der Gesammtheit weiter als mit ihrer Einlage haften. Für Deutschland haben sie den Vorschriften des G 18. Juli 1884 zu genügen. Danach entstehen sie durch Eintragung in gerichtliche Register, welcher eine Prüfung ihrer Gründung nach deren Rechtmäßigkeit vorauszugehen hat. Ihre Vertretung geschieht durch den Vorstand, dessen Geschäftsführung ein Aufsichtsrath überwacht, welcher alljährlich der Entlastung durch die Generalversammlung bedarf. Die Antheile müssen gleich groß sein, heißen Aktien, sind veräußerlich und stellen dasjenige Verhältniß her, in welchem der Inhaber am Gesellschaftsvermögen betheiligt ist. Die Zahl der Aktien, welche der einzelne in seiner Person vereinigen darf, pflegt nicht beschränkt zu sein. — Belgische und Englische Aktiengesellschaften werden nach dortigem Rechte durch einen Verwaltungsrath vertreten, welcher im wesentlichen die Befugnisse in sich vereinigt, welche in Deutschland zwischen Vorstand und Aufsichtsrath vertheilt sind. Die für die Betriebsführung bestellten Personen pflegen deshalb, selbst wenn sie Direktoren benannt werden, nur Betriebsleiter und Beamte der Verwaltung zu sein.

sellschaften vor deren Zulassung festzustellen ist, ob sie nach den Gesetzen des Heimathsortes vorschriftsmäßig zu Stande gekommen sind. Sobald sie nach letzterem ihre Bestandsfähigkeit verlieren, fällt die Möglichkeit eines Fortbetriebes durch sie selbst dann weg, wenn die Erfordernisse des deutschen Aktienrechtes noch verbleiben würden.

Aus dem Umstande, daß Ausländer und Rechtspersonen Betriebsunternehmer sein dürfen, folgt die Unzulässigkeit, die Betriebsführung selbst dort dem weiblichen Geschlechte zu versagen, wo für den Außendienst, wie gemeinüblich, die Verwendung von Frauen ortspolizeilich untersagt wird[5]).

Das Erlöschen der Aktiengesellschaft bewirkt das Aufhören des Betriebes, weil mit der vollendeten Liquidation die Persönlichkeit aufhört und keinen gesetzlichen Rechtsnachfolger hat[6]); der Tod eines Unternehmers zieht nicht dieselbe Folge nach sich. Vielmehr kann der Betrieb für den Nachlaß und die Erben fortgeführt werden, sodaß die Ortspolizei nicht befugt ist, den Todesfall zum Grunde einer Betriebsuntersagung aus GwO § 40 zu machen, sofern für den Nachlaß ein Stellvertreter eintritt.

Die freiwillige Einstellung[7]) des Betriebes darf ortspolizeilicherseits nicht verhindert werden, indem die ortspolizeiliche Regelungsbefugniß keineswegs das Recht einschließt, die Betriebsführung überhaupt oder in gewissem der Behörde zweckdienlich erscheinenden Umfange zu erzwingen. Ja selbst der Wiederbeginn des vorübergehend ruhenden Betriebes wird so lange noch nicht verhindert werden dürfen, als es nicht etwa zu einer zweiten Betriebseröffnung gekommen war und aus diesem Anlasse oder aus anderweiten triftigen Gründen die Betriebswiederaufnahme Gefahren für die Ordnung, Ruhe und Sicherheit des Verkehrs bergen würde. Anders steht es mit der Befugniß der Stadtgemeinden,

---

[5]) In der That giebt es bereits weibliche Straßenbahn-Betriebsunternehmer, z. B. in Ingolstadt.

[6]) Dies ist z. B. möglich, wo die Auslosung der Aktien gebräuchlich ist, da die an deren Stelle tretenden Genußscheine keineswegs nach Tilgung sämmtlicher Aktien deren Eigenschaft annehmen. Vergl. K. Hilse in Ztschr. f. Lok.- u. Straßenb. IV (1885) 133 ff.

[7]) Oben § 42 I S. 109.

die Betriebseinstellung als Grund für den Verlust des Straßenbenutzungsrechtes oder als Unterlage von Vertragsstrafen zu bezeichnen, weil die Ueberlassung des Straßenkörpers zum Gleiseinbau behufs eines Bahnbetriebes im freien Ermessen der Gemeindebehörden liegt, weshalb sie sich eine Sicherheit schaffen dürfen, daß er dem Bestimmungszwecke auch erhalten bleiben wird[8]).

Die Rechte aus dem Betriebsunternehmen sind übrigens durch Rechtsgeschäfte unter Lebenden auf Dritte übertragbar. Der Straßeneigenthümer darf jedoch vertragsgemäß ein Widerspruchsrecht sich verschaffen, während gesetzlich weder ihm noch der Polizei ein solches zusteht.

Die Pflichten des Betriebsunternehmers sind theils gesetzliche theils vertragsgemäße, beruhen bald auf öffentlichem bald auf bürgerlichem Rechte. Kraft Gesetzes hat er die auf dem Betriebe ruhende Gewerbe- und Einkommensteuer zu tragen[9]), für die Versicherung seiner Werkthätigen[10]) gegen Krankheit zu sorgen, deshalb die Errichtung von Betriebskrankenkassen herbeizuführen oder, wenn sein Betrieb hierzu nicht ausreicht, eine anderweite Versicherung zu veranlassen. Er hat ferner einen Theil der Krankenkassenbeiträge aus eigenen Mitteln zu tragen, den auf die Leute fallenden Theil von diesen einzuziehen und für diese abzuführen, endlich die Kassen- und Rechnungsführung der Betriebskrankenkasse auf eigene Kosten zu bewirken und Zuschüsse bei etwaigen Fehlbeträgen aus eigenen Mitteln zu leisten. Er muß Mitglied der Straßenbahnberufsgenossenschaft werden, die von dieser ausgeschriebenen Umlagen zahlen und Ehrenstellungen annehmen. Er haftet für formgerechte und rechtzeitige Verwendung der Versicherungsmarken in zureichender Höhe, welche als Alters- und Invaliditätsversicherungsbeiträge zu entrichten sind, und darf nur die Hälfte von den betreffenden Versicherten wieder einziehen. Für Unfälle, welche Fahrgästen oder Straßengängern durch seinen Betrieb zustoßen und zum Tode oder zu Körperverletzungen geführt haben, trifft ihn die Pflicht, den Ver-

---

[8]) Deshalb hatten zwar die Gemeinden in Schwerin und Oldenburg, wo es zur Einstellung des Betriebes gekommen ist, ein entsprechendes Klagerecht, während die Polizei die Betriebsfortsetzung nicht durchzusetzen vermochte.

[9]) Bayern B 20. Juni 1855 § 10[11].

[10]) G 15. Juni 1883, 6. Juli 1884, 28. Mai 1885, 22. Juni 1889.

mögensnachtheil daraus zu ersetzen, ohne[11]) daß der Vorfall von ihm oder seinen Leuten verschuldet zu sein braucht. Er hat für Aufbewahrung der in seinen Fahrzeugen zurückgelassenen Gegenständen zu sorgen[12]), für Schaffner und Fahrer eine Dienstkleidung einzuführen, deren Form, Farbe und Abzeichen polizeilicher Genehmigung unterliegt[13]), endlich für Sachbeschädigungen aus seinem Betriebe aufzukommen, sobald ein vertretbares Verschulden vorliegt. Den Umfang seiner Verbindlichkeiten gegen den Straßeneigenthümer oder den Anlagebesitzer bestimmen die dieserhalb zu Stande gekommenen Rechtsgeschäfte. Für den Betriebsdienst darf er nur befähigte und zuverlässige Reichsangehörige annehmen, während die Aufnahme von Ausländern eine besondere Genehmigung zu erfordern pflegt[14]); auch wird er landesgesetzlich bisweilen verpflichtet, für die angemessene Unterbringung und Verpflegung seiner Werkthätigen zu sorgen[15]).

II. Werkthätige.

§ 50. Der Geschäftsherr.

Geschäftsherr ist nur derjenige Betriebsunternehmer, welcher die Betriebsführung auf eigene Rechnung und Gefahr selbst besorgt, sodaß der Nutzen und Schaden aus den dafür unternom-

---

[11]) G 7. Juni 1871.

[12]) Aachen § 26, Altona § 32, Augsburg § 26, Berlin § 26, Braunschweig § 24[1], Bremen § 11, Horn § 13, Bremerhaven § 8, Breslau § 26, Charlottenburg § 37, Chemnitz § 14, Crefeld § 52, Danzig § 21, Dortmund § 29, Duisburg § 26, Düsseldorf § 23, Elberfeld § 10, Erfurt § 26, Frankfurt a. M. b. § 32, Gladbach § 26, Halberstadt § 26, Halle § 25, Hamburg a. § 22, b. § 30, Heidelberg § 11, Ingolstadt § 23, Karlsruhe a. § 11, Kassel a. § 12[10], Kiel § 10, Köln § 27, Königsberg § 27, Lichterfelde-Teltow § 37, Lübeck § 13, Magdeburg § 26, Mainz § 8, Offenbach § 26, Posen § 26, Schönebeck § 20[2], Stettin § 26, Straßburg § 28, Wandsbeck § 30, Wiesbaden a. § 24, b. § 48, Wiesloch § 11.

[13]) Oben § 35 S. 85[12]; unten § 71 S. 201[4].

[14]) z. B. Bayern V 20. Juni 1855 § 10[5] c.

[15]) z. B. Bayern a. a. O. § 10[2].

menen Handlungen oder in seiner Wirksamkeit eingetretenen Ereignissen ihn trifft. Dies kann nur eine natürliche und keine Rechtsperson sein. Also ist keineswegs jeder zum Straßenbahnbetriebsunternehmen Berechtigte auch fähig, darin thätig zu sein und dafür mit rechtlicher Wirkung zu handeln, indem er vielmehr in dieser Hinsicht durch Dritte zu vertreten ist. Solches trifft nicht blos bei allen Rechtspersonen, sondern auch für natürliche Personen zu, welche noch minderjährig oder deren Geisteskräfte gestört sind, weshalb selbstthätige Geschäftsherren blos geistig gesunde, Großjährige sein können.

Das Bahnbetriebsunternehmen braucht dagegen nicht auf eigenen Namen geführt zu werden, sodaß der Mitinhaber einer offenen Handelsgesellschaft, dessen Namen die Firma nicht enthält[1]), als selbstthätiger Geschäftsherr gilt. Nebensächlich ist, ob ein Theil des Nutzens an Dritte abgegeben, oder des Schadens von Dritten getragen wird, was bei der Kommanditgesellschaft[2]) der Fall ist, sodaß der persönlich haftende Gesellschafter nicht aufhört, Gewalthaber des Unternehmens zu sein.

Besondere persönliche Eigenschaften, ein Befähigungs- oder Zuverlässigkeitsnachweis für den Geschäftsherrn ist reichs- oder landesgesetzlich, oder ortspolizeilicherseits selbst dort nicht erfordert, wo ein Fahrscheinzwang für Fahrer und Begleiter von Straßenbahnwagen eingeführt ist[3]), sodaß sogar vorliegende Thatsachen, welche die Unzuverlässigkeit jemandes in Beziehung auf die Leitung und Verwaltung von Straßenbahnen darzuthun vermöchten, nicht im Stande sind, ihn an der Selbstführung seines Geschäfts zu hindern, soweit nicht etwa GwO § 37 hierzu eine Handhabe bieten sollte. Ebenso sind Geschlecht, Ortsangehörigkeit, Glaubensbekenntniß und Standesverhältnisse einflußlos. Zwar bedürfen Ehefrauen zum Beginne einer Genehmigung des Ehemannes, um selbstständig Rechtsgeschäfte abzuschließen und vor Gericht aufzutreten, und sind Personen des Soldaten- und Beamtenstandes in Betreff des Betriebes den landesgesetzlichen Beschränkungen unterworfen, doch ent-

---

[1]) z. B. in Danzig.

[2]) Solche sind die Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft und das Berliner Dampfstraßenbahn-Konsortium.

[3]) Oben § 35 S. 82.

springt dies dem ehelichen Güterrechte bezw. dem Beamtendienstverhältnisse, nicht aber den Eigenthümlichkeiten des Straßenbahnbetriebes.

Den Umfang der Rechte und Pflichten des Geschäftsherrn, die Form der vorzunehmenden Rechtshandlungen bestimmen selbst für Ausländer die Landesgesetze des Betriebsortes. Deshalb sind sie keineswegs etwa von der Mitgliedschaft bei der Straßenbahnberufsgenossenschaft, von der Begründung einer Betriebskrankenkasse und Besorgung ihrer Geschäfte, von der Markenverwendungspflicht für die Alters- und Invaliditätsversorgung, von der Annahme auf sie gefallener Wahlen zu Ehrenämtern befreit[4]), verwirken vielmehr durch ihr Zuwiderhandeln bezw. Ablehnen von Wahlen die nämlichen Straffolgen, wie Inländer, während allerdings die Vollstreckung etwaiger Freiheitsstrafen gegen sie bisweilen seine Schwierigkeit haben, man gegen sie also bewogen sein wird, vornehmlich Geldstrafen zu verhängen. Ausländer pflegen verpflichtet zu werden, bei den zuständigen Gerichten des Inlandes Recht zu nehmen und zu geben[5]).

Durch freiwillige Bestellung eines Stellvertreters oder von Betriebsleitern[6]) hört man nicht auf, Geschäftsherr zu bleiben, sondern behält die straf- und vermögensrechtliche Verantwortlichkeit für vorgefallene Ordnungswidrigkeiten und Schäden weiter, falls nicht etwa gesetzlich ausdrücklich eine Befreiung von der eigenen Verantwortlichkeit als Folge der Vollmacht ausgesprochen ist[7]).

---

[4]) G 15. Juni 1883, 6. Juli 1884, 28. Mai 1885, 22. Juni 1889.

[5]) Oben § 48 S. 131[10].

[6]) So bestimmen z. B. die Polizeiverordnungen für Altona, Halberstadt, Halle, Mainz und Schönebeck ausdrücklich, daß ein etwaiger, von dem Unternehmer am Betriebsorte besonders eingesetzter Betriebsleiter zwar für alle Vorkommnisse im Betriebe in erster Reihe verantwortlich sei, daß außerdem jedoch der Unternehmer aushülfsweise haftbar bleibe.

[7]) z. B. G 22. Juni 1889 § 144.

§ 51. Stellvertretung.

Die Befugnisse zum Straßenbahnbetriebe können durch Stellvertreter ausgeübt[1]) werden, jedoch ist nur derjenige Stellvertreter, welcher im Namen des Unternehmers für denselben in der Gesammtheit des Gewerbes Rechtsgeschäfte abschließt, während die Vornahme von Handlungen in einzelnen Zweigen blos das Verhältniß eines Betriebsleiters herstellt. Sie haben nicht allein denjenigen Erforderniſſen zu genügen, welche an den Unternehmer gestellt werden, vielmehr sind bisweilen darüber hinaus im Wege der Landesgesetzgebung[2]) oder Polizeiverordnung[3]) für die Stellvertretung besondere Eigenschaften vorgeschrieben.

Die Geschäftsführung geschieht in derarten Fällen für Rechnung der Unternehmer, darf aber bei Vermeidung der Bestrafung wegen Untreue nicht absichtlich zu deren Nachtheile erfolgen[4]). Die strafrechtliche Verantwortlichkeit für etwaige Zuwiderhandlungen bei der Geschäftsführung trifft[5]) in der Regel nur den Stellvertreter, während der Vertretene blos ausnahmsweise straffällig wird, wenn er nämlich verfügungsfähig ist und die Uebertretung mit seinem Wissen begangen wurde[6]).

Man unterscheidet freiwillige Stellvertretung, die in einem von dem Willen des Vertretenen ausgegangenen Auftrage begründet ist[7]), und gesetzliche, deren Grundlage eine rechtliche Noth-

---

[1]) GwO § 45—48. Die besonderen technischen Betriebsleiter, welche polizeivorschriftsgemäß bei den Dampfbetrieben in Charlottenburg § 51, Crefeld § 2, Dortmund § 19, Duisburg § 15, Frankfurt § 9, Hamburg-Wandsbeck § 41, Kassel § 4, Königswinter § 1, Lichterfelde-Teltow § 51, Rüdesheim § 1, sowie bei den Pferdebetrieben in Altona § 5, Halberstadt § 42, Halle § 42, Hamburg § 37, Mainz § 11, Schönebeck § 5 verlangt werden, sollen scheinbar die Rechtseigenschaft von Stellvertretern haben.

[2]) Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 2 verlangt Inländer.

[3]) z. B. für Dampfbetriebe eine maschinentechnische Vorbildung. Vergl. die Beläge Anm. 1.

[4]) StrGB § 266.

[5]) GwO § 151; G 22. Juni 1889 § 150; 6. Juli 1884 § 105.

[6]) Abweichende Grundsätze gelten hinsichtlich der Betriebsleiter; oben § 50 S. 139[6].

[7]) Hierher gehören diejenigen Stellvertreter, zu deren Bestellung ausländische oder auswärtige Betriebsunternehmer am Betriebsorte bald polizeivorschriftsgemäß, bald vertragsgemäß verpflichtet sind.

wendigkeit bildet, die wiederum sein kann entweder die Verfassung einer Rechtsperson, durch welche deren Vertretung im rechtlichen Verkehre festgesetzt ist, oder ein von der öffentlichen Gewalt ausgehender Auftrag oder ein gesetzliches Gewaltsverhältniß. Die Wirkung der von einem gesetzlichen Vertreter ausgeführten Geschäfte ist für den Vertretenen genau dieselbe, als ob er selbst gehandelt hätte, was in der üblichen Wendung Ausdruck findet, daß der Unternehmer für die Handlungen seines Stellvertreters ersatz- und haftpflichtig sei. Blos die gesetzliche Vertretung bedarf einer Erörterung.

Als Rechtsperson im Straßenbahngewerbe kommen, solange noch Staatsbetriebe fehlen, blos Gemeinden, Aktien-Gesellschaften und Genossenschaften in Betracht. Gesetzliche Vertreter der Gemeinden sind in Städten der Bürgermeister, auf dem Lande der Gemeindevorsteher. Die Vertretung ausländischer Aktiengesellschaften richtet sich nach dem Aktienrecht des Niederlassungsortes, wonach sie einem Verwaltungsrathe zuzustehen pflegt[8]), inländische Aktiengesellschaften und Genossenschaften[9]) werden durch ihren Vorstand vertreten, dessen Zusammensetzung der Gesellschaftsvertrag bestimmt und dessen Personen das gerichtliche Register des Niederlassungsortes ausweist. Vereinzelt wird gesetzlich oder vertragsgemäß verlangt, daß die Vorstandsmitglieder auswärtiger Aktiengesellschaften mindestens theilweis Inländer sein müssen[10]). In Auflösung begriffene Gesellschaften oder Genossenschaften vertritt deren Liquidator.

---

[8]) Oben § 49 S. 134[4].

[9]) Dies sind Gesellschaften mit nicht geschlossener Mitgliederzahl zur Förderung des Kredits, des Erwerbs oder der Wirthschaft ihrer Mitglieder mittelst gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebes. Ihre Grundlage bildet G 1. Mai 1889. Nach dem Umfange der Eintrittsverbindlichkeit für Schulden der Gesammtheit werden solche mit unbeschränkter Haftpflicht, mit unbeschränkter Nachschußpflicht, mit beschränkter Haftpflicht unterschieden. Sie entstehen aufgrund einer den gesetzlichen Grundbestimmungen genügenden Satzung durch die Eintragung in gerichtliche Register und enden mit der formgerechten Auflösung. Nach außen werden sie durch einen Vorstand vertreten, dessen Mitglieder im Register eingetragen sind; seine Geschäftsführung wird durch einen Aufsichtsrath, die Kassenführung durch einen behördlicherseits bestellten Revisor überwacht, während die Genossenschafter in den Generalversammlungen den Ausschlag geben.

[10]) Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 2; Frankfurt Vertr. §§ 21, 22.

Stellvertretungen aufgrund öffentlichen Auftrages führen Vormünder für vaterlose Minderjährige oder Entmündete, die Nachlaßpfleger, die im Verwaltungs- oder richterlichen Zwangsverfahren eingesetzten Verwalter (Sequester). Ihre Eigenschaft haben sie durch eine Bestallung nachzuweisen, worunter man ein behördliches Schriftstück versteht, welches den ertheilten Auftrag und den Umfang der durch ihn erhaltenen Befugnisse bestätigt.

Minderjährige oder Entmündete werden, so lange der Vater am Leben ist, aufgrund der väterlichen Gewalt von diesem vertreten. Dies ist die einzige Form der Stellvertretung kraft rechtlicher Gewalt, da selbst Ehefrauen zum Straßengewerbebetrieb keiner Vertretung bedürfen.

§ 52. Angestellte des Betriebes.

Dieselben werden reichsgesetzlich[1]) den Betriebsgehülfen und -arbeitern gegenübergestellt und umfassen alle, welche in einem festen, gewisse Aufsichtsgewalt über andere übenden Verhältnisse zum Unternehmen stehen. Betriebsbeamte[2]) und Aufseher[3]) sind ihre Abarten. Die Ersteren sind wieder Betriebsleiter[4]) und Betriebsbeamte im engeren Sinne. Gerade hierauf beruhen verschiedene gesetzliche Unterschiede.

I. Die Betriebsleiter sind in den Vorstand der Straßenbahnberufsgenossenschaft[5]), die genossenschaftlichen Schiedsgerichte[6]), den Ausschuß- oder Aufsichtsrath der Alters- und Invaliditäts-Versicherungs-Anstalt[7]), zu Beisitzern der Gewerbegerichte[8]) und Vorsitzende von Betriebskrankenkassen[9]) als Vertreter der Arbeitgeber, mit der Wirkung wählbar, daß eine Ablehnung nur aus den Grün-

---

[1]) G 22. Juni 1889 § 148².
[2]) a. a. O. § 1; G 6. Juli 1884 §§ 1, 2.
[3]) G 6. Juli 1884 § 95.
[4]) G 6. Juli 1884 §§ 24, 47; 22. Juni 1889 §§ 50, 71, 143, 144.
[5]) G 6. Juli 1884 § 24.
[6]) a. a. O. § 47; G 22. Juni 1889 § 21.
[7]) G 22. Juni 1889 §§ 50, 51.
[8]) G 29. Juli 1890 § 14.
[9]) G 15. Juni 1883 § 64.

den zulässig ist, wegen welcher die Vormundschaft abgelehnt werden dürfte[10]). Der Unternehmer darf zwecks Befreiung von der eigenen Verantwortlichkeit ihnen die Aufstellung nach Gesetz oder Statut ihm obliegender Aufzeichnungen oder Nachweisungen, sowie Leistungen eigener Verpflichtungen übertragen[11]). Ihre Bestellung ist vereinzelt vorgeschrieben. Betriebsleiter können für den gesammten Geschäftsumfang oder nur für einzelne Geschäftszweige bestellt werden. In letzterem Umfange wird ihre Bestellung sogar mitunter von der Ortsobrigkeit gefordert[12]), welche dann vornehmlich an diese sich zu halten und sie für Verstöße verantwortlich zu machen pflegt, während durch die Bestellung von Betriebsleitern ein Recht auf Straffreiheit für die Unternehmer nur in Fällen entsteht, wo gesetzlich oder verordnungsgemäß solches ausgesprochen ist. Freiwillig bestellte Stellvertreter gelten in rechtlichem Sinne blos für Betriebsleiter. Die Eigenschaften, welche Betriebsleiter haben sollen, sind nirgends vorgeschrieben, sodaß das Wahlrecht nicht beschränkt ist. Ein Zwang der Beschäftigung von Militäranwärtern[13]), oder zum Erfordern eines Befähigungsnachweises für technische (z. B. Bau-, Maschinen-,) Betriebsleitung[14]) besteht nicht. Die Rechtsverhältnisse zwischen Geschäftsherr und Betriebsleiter finden später Darstellung[15]).

II. Die **Betriebsbeamten** sind für Unfälle haftpflichtig, welche nach strafgerichtlichem Urtheil vorsätzlich oder fahrlässig mit Außerachtlassen der berufsgemäßen Aufmerksamkeit herbeigeführt sind[16]). Bei einem Jahresarbeitsverdienste an Lohn oder Gehalt bis 2000 Mk. unterliegen sie einerseits der Gerichtsbarkeit der Gewerbegerichte[17]), sowie dem Alters- und Invaliditäts-Versicherungszwange[18]) und sind andererseits gegen die Folgen erlittener

---

10) G 6. Juli 1884 § 24 u. 22. Juni 1889 §§ 60, 71.

11) G 22. Juni 1889 §§ 143, 144.

12) z. B. **Hamburg** § 42 bezw. § 38.

13) Abgesehen von der **Filderbahn** bei Stuttgart nach Centr.-Bl. f. d. Deutsche Reich XVIII 271.

14) Selbst nicht bei mechanischen Betrieben, vergl. oben § 51 S. 140[1].

15) Vergl. jedoch G 29. Juli 1890 §§ 2. 14; G 1. Juni 1891 §§ 133a ff.

16) G 6. Juli 1884 §§ 95—97.

17) G 29. Juli 1890 § 2.

18) G 22. Juni 1889 § 1.

Betriebsunfälle versichert[19]), während darüber hinaus die Versicherung gegen Unfälle im Belieben des Unternehmers steht. Sie haben Anspruch auf sechswöchentliche Kündigung zum Kalendervierteljahresabschluß[20]).

Als Betriebsbeamte[21]) sind solche Personen anzusehen, welche in Betrieben mit einer über die Thätigkeit des Arbeiters oder Gehülfen hinausgehenden leitenden oder beaufsichtigenden Verrichtung betraut sind, sodaß der Schwerpunkt ihrer Beschäftigung nicht im persönlichen Eingreifen bei der eigentlichen Arbeitsthätigkeit liegt, vielmehr in einer gewissen Betheiligung an der Betriebsleitung und einer Aufsichtsstellung gegenüber den Arbeitern zu suchen ist, vermöge welcher jemand nicht blos wie ein Vorarbeiter an der Spitze der Arbeiter oder einer Arbeitergruppe des Betriebes steht, sondern als Vertreter der Betriebsleitung den Arbeitern gegenübertritt. Dabei ist jedoch keineswegs etwa nothwendig, daß die Leitung eines Geschäftszweiges ausschließlich seiner Verantwortung unterstellt ist, vielmehr kann von einem Beamtenverhältnisse noch gesprochen werden, wo vielleicht die Hauptleitung und die Ueberwachung lediglich in den Händen von Technikern ruht, deren Anordnungen zu befolgen sind, sobald nur der betreffende Untergebene in hohem Maße, wenn auch nur in der Richtung der praktischen Ausführung der Arbeiten, an der Leitung Antheil hat. Es werden deshalb beispielsweise Hofverwalter, Strecken-Ingenieure, Ober-Kontroleure, dagegen nicht Bahnmeister, Futtermeister, Kontroleure den Betriebsbeamten[22]) zuzuzählen sein.

III. Betriebs- und Arbeits-Aufseher sind unbekümmert um die Höhe ihrer Dienstbezüge alters- und invaliditätsversicherungspflichtig[23]). Darunter fallen dagegen nicht blos die Vor-

[19]) G 6. Juli 1884 §§ 1, 2.

[20]) G 1. Juni 1891 § 133 b.

[21]) Anl. d. RVA 31. Okt. 1890 unter XIV. Dazu B. Hilse: Die Versicherungspflicht der Bediensteten im Straßenbahnbetriebe in »Straßenbahn« IV 103. Vergl. GwO § 133 a.

[22]) Daß der Gesetzgeber diese Bezeichnung gebraucht, berechtigt nicht zu dem Schlusse, daß er damit den beregten Werkthätigen eine Beamteneigenschaft im staatsrechtlichen Sinne habe beilegen wollen; vielmehr bleibt ihnen der gesetzliche Schutz solcher versagt, finden aber auch die strafrechtlichen Schärfungen gegen sie keine Anwendung. Vergl. oben § 34 S. 80[6].

[23]) G 22. Juni 1889 § 1[1].

arbeiter, welche an der Spitze einer Arbeitergruppe stehen, sondern auch Personen mit einer gewissen Aufsichtsbefugniß, wie die Kontrolleure, welche die sachgemäße Fahrscheinausgabe und etwaige Ungenauigkeiten dabei festzustellen haben, Expeditoren, welche die Regelmäßigkeit der Zügefolge herzustellen bestimmt sind, Fahrmeister, welche die Fahrgeschicklichkeit der Kutscher beobachten sollen, Bahn- oder Werkstättenmeister, denen die Beobachtung einer sachgemäßen Arbeitsausführung zu dem Zwecke obliegt, um durch rechtzeitige Meldung von Verstößen auf deren Abhülfe hinzuwirken. Ein Zwang zur Beschäftigung von Militär-Anwärtern besteht für diese Stellungen gleichfalls nicht.

§ 53. Betriebsgehülfen und Betriebsarbeiter.

So oft die Verrichtungen überwiegend im persönlichen Eingreifen bei der eigentlichen Arbeitsthätigkeit bestehen, mithin Handlungen den Gegenstand der Leistungspflicht bilden, spricht man von Gehülfen und Arbeitern. Den Unterschied zwischen beiden stellt der Umstand her, ob für die Verrichtungen gewisse besondere Kenntnisse oder Fertigkeiten erforderlich sind oder die ungeschulte Arbeitskraft genügt. Nebensächlich ist die Art der Annahme, die Besoldungshöhe und die Abrede über Dauer des Arbeitsverhältnisses. Einflußlos ist ferner, ob die Stellung Einzelner vor den Anderen bevorzugt ist, weil die Einen gleichsam die Leistungen der Anderen zu beobachten, und ihnen in beschränktem Umfange zu befolgende Anordnungen zu geben haben.

Bei der Eigenthümlichkeit des Straßenbahnbetriebes werden ferner unterschieden Beschäftigte im Außen- und Innendienste, wobei den ersteren indeß blos diejenigen zugezählt zu werden pflegen, welche für die verkehrenden Wagen berufsgemäß bestimmt sind, wie Kutscher, Maschinisten, Schaffner, Kontrolleure, während gemeinüblich die ortspolizeiliche Aufsicht sogar nur die ersten drei[1]) umfaßt.

Im allgemeinen treffen die einschlagenden Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung für die diesbezüglichen Beschäftigungsverhältnisse

[1]) Oben § 35, 36 S. 82 ff.

zu[2]). Danach ist der Selbstbestimmung des Unternehmers bei der Auswahl keine Schranke gezogen, er namentlich nicht zur bevorzugten Einstellung von Militäranwärtern gezwungen[3]). Die gegenseitigen Rechte und Pflichten sind freier Vereinbarung überlassen. Die gewerbegesetzliche Kündigung ist ausschließbar, beiderseits treffen die gesetzlichen Entlassungs- bezw. Austrittsgründe vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit und ohne Kündigung zu. Ein Zeugniß über die Art und Dauer der Beschäftigung, sowie auf Wunsch über die Führung darf nicht versagt werden, die Berichtigung des Arbeitslohnes hat baar zu geschehen, wogegen Wohnung, Lebensmittel und Kleidung unter Anrechnung bei der Lohnzahlung nur verabreicht werden dürfen, wenn sie zu einem die Selbstkosten nicht übersteigenden Preis erfolgen. Unzulässig ist der Zwang zur Entnahme der Bedürfnisse aus gewissen Verkaufsstellen, was die Einrichtung besonderer Wirthschaften für die Bediensteten auf den Bahnhofsgrundstücken oder stark besetzten Abfahrtsstellen verhindert, so ersprießlich solches auch für die Mannschaft und die Betriebssicherheit sein möchte, indem einem Uebermaß im Genuß von Getränken bis zur Trunkenheit vorgebeugt werden könnte. Die Straßenbahnbediensteten werden auch nach dem 1. April 1892 den eintretenden Beschränkungen wegen Dauer und Vertheilung der täglichen Arbeitszeit, sowie wegen Sonn- und Feiertagsarbeit enthoben sein[4]). Für die Beschäftigung von Arbeitern unter 18 Jahren treffen die für diese geltenden Beschränkungen, für Minderjährige die Verpflichtung zur Führung von Arbeitsbüchern zu[5]).

Durch Polizei-Verordnungen sind bezüglich der Beschäftigten im Außendienst mannigfache besondere Erfordernisse aufgestellt, die vornehmlich ihren Grund in der Fürsorge für die öffentliche Sicherheit, Ruhe und Ordnung haben, damit denselben jedoch eine beschränkte Polizeigewalt übertragen[6]). So werden namentlich

---

[2]) GwO § 105 ff.

[3]) Vergl. jedoch § 52 S. 143[13]. In Bayern erfordert die Aufnahme von Ausländern (d. h. nicht Reichsangehörigen) bei dem Betriebsdienst eine besondere Genehmigung nach V 20. Juni 1855 § 10[5].

[4]) G 1. Juni 1891 § 105i. K. Hilse: Sonntagsruhe.

[5]) GwO § 107. Dazu Selbstverwaltung XVIII (1891) S. 401.

[6]) Oben § 34 S. 78 ff.

um Fahrgästen die Wiedererlangung ihrer eingebrachten Sachen zu sichern, die Schaffner und, wo solche fehlen, die Kutscher verpflichtet[7]), sofort nach dem Eintreffen des Wagens auf den Endpunkten der Linie denselben genau zu durchsuchen und zurückgebliebene Gegenstände den betreffenden Fahrgästen, wenn solche noch anwesend, auf der Stelle zu behändigen, andernfalls aber sorgsam zu verwahren und spätestens am nächsten Morgen dem Unternehmer zu übergeben. In weiterem Verfolge ist für sie das Tragen einer Dienstkleidung zweckmäßig, welches verlangt wird[8]). Einerseits soll dies den Fahrgästen erkennbar machen, wessen Weisungen sie zu folgen haben, andererseits ihnen Gelegenheit bieten, den Thäter etwaiger Ausschreitungen zu entdecken, was die Forderung für berechtigt erscheinen läßt, daß sie vorn an der Kopfbedeckung eine bestimmte Nummer zu tragen haben, mit deren Hilfe ihre Person zu ermitteln ist[9]). Ihr ständiger Verkehr mit dem Publikum läßt die Forderung, daß ihr Betragen gegen dasselbe höflich und bescheiden sei, sowie die Untersagung, des Anrufens, um jemand zur Mitfahrt zu veranlassen, sowie das Tabakrauchen während der Berührung mit dem Publikum für gerechtfertigt erscheinen[10]), weshalb die Bedrohung mit Geldstrafe oder Fahrscheinentziehung für den Zuwiderhandlungsfall keineswegs sachwidrig ist. Den Werkthätigen im Straßendienste ist gesetzlich das Annehmen von Geschenken oder sonstigen Vortheilen für eine in ihren Beruf fallende Handlung nicht verboten[11]) und vertragsgemäß durch den

---

7) Oben § 36 S. 90[12], § 49 S. 137[12].

8) Oben § 35 S. 85[12].

9) Unten § 71 S. 201[4].

10) So in Aachen § 19, Augsburg § 19, Berlin § 19, Braunschweig § 16, Bremen § 8, Horn § 10[2], Bremerhaven § 5, Breslau § 19, Bromberg § 18, Charlottenburg § 21, Chemnitz § 8, Crefeld § 42, Danzig § 15, Dortmund § 22, Duisburg § 18, Düsseldorf § 16, Durlach § 4[5], Frankfurt a. M. a. § 4, b. § 15, Gladbach § 19, Goldbeck § 25, Halberstadt § 19, Halle § 18, Hamburg a. § 15, b. § 16, Ingolstadt § 17, Karlsruhe § 16, Kassel a. § 11, b. § 6, Kiel § 7, Koblenz § 2, Köln § 20, Königsberg § 19, Leipzig § 23, Lichterfelde-Teltow § 21, Lübeck § 10, Magdeburg § 19, Mainz § 4, Mannheim § 17, Metz § 6, Offenbach § 16, Posen § 19, Schönebeck §§ 17, 18, Stettin § 19, Straßburg § 19, Uetersen § 17, Wiesbaden a. § 17, b. § 25.

11) StrGB § 331 versagt seinen Dienst.

Dienstgeber kaum untersagbar[12]). Denn Zuwiderhandlungen müßten füglich mit der Dienstentlassung bestraft werden, was aber nicht allein zum Verluste brauchbarer Leute führen, sondern den Unternehmer überdies bald in den Ruf einer engherzigen Härte bringen würde, wenn er von dem Entlassungsrechte öfters Gebrauch macht. Ein Verbot ohne Absicht seiner strengen Durchführung bleibt aber ohne jede Wirkung.

§ 54. Rechte aus der Beschäftigung im Straßenbahndienste.

Die beiderseitigen Rechte und Verpflichtungen aus den mannigfachen Beschäftigungsverhältnissen im Straßenbahndienste sind gesetzlich nicht geregelt, beruhen vielmehr auf freier Vereinbarung mit der Beschränkung, daß gegen öffentlichrechtliche Grundsätze nicht verstoßen werden darf. Sie pflegen in der Art schriftlich festgestellt zu werden, daß die Beschäftigungsnehmer die Bedingungen für das Arbeitsverhältniß unterschreiben, während die Beschäftigungsgeber einer schriftlichen Gegenerklärung sich enthalten. Solches geschieht zur Vermeidung einer Stempelpflichtigkeit, welche vorliegen würde, wenn durch beiderseitige Unterschrift Vertragsform hergestellt wird. Deshalb darf die Annahmeverhandlung aber auch von dem Dienstgeber oder dessen Bevollmächtigten nicht mitvollzogen werden. In sachlicher Hinsicht sind folgende Fälle zu trennen:

I. Handelt es sich um die Arbeitsleistung für Ausführung und Unterhaltung der Anlage, soweit letztere dem Anlagebesitzer obliegt, so besteht das Rechtsverhältniß zwischen ihm und den Werkthätigen, ist indeß für den späteren Betriebsunternehmer wirkungslos, falls er nicht ausdrücklich in dasselbe eintritt. Die in Frage kommenden Werkthätigen setzen bald eine besondere Kunstfertigkeit bezw. Sachkenntniß ein, sodaß sie im rechtlichen Sinne als Werkmeister oder Techniker zu gelten haben, bald wenigstens noch eine gewisse Fertigkeit und Geschicklichkeit für die einschlägigen Arbeiten, um als Gehülfen bezw. Gesellen angesehen zu werden, bald

[12]) Verlangt von der »Straßenbahn« IV (1891) 193, 204.

aber nur ihre jeder sachkundigen Schulung entbehrende Kraft, womit sie lediglich Handarbeiter sind. Personen der zweiten Art haben gesetzlichen Anspruch auf vierzehntägige Kündigung, jedoch darf solche ausdrücklich ausgeschlossen[1]) oder die Aufkündigungsfrist verlängert werden. Für die beiden anderen besteht keine Kündigung, doch wird vom 1. April 1892 ab für diese der ersten Art eine sechswöchentliche beiderseitige Aufkündigung zum Kalendervierteljahrsersten eintreten[2]). Arbeitsentlassung oder Niederlegung ohne Kündigung und ohne Vorliegen eines gesetzlichen Auflösungsgrundes[3]) giebt dem Entlassenen einen Anspruch auf Entschädigung nach dem Inhalte des Vertrages und den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften, dem Arbeitsgeber jedoch nach seiner Wahl auf Erfüllung des Vertrages und Schadensersatz oder auf eine Schadloshaltungsgebühr in Höhe des Arbeitslohnes für eine Woche. Für letzteren Anspruch ist als Selbstschuldner derjenige Arbeitsgeber mit verhaftet, welcher den Vertragsbrüchigen zum Vertragsbruche bestimmt oder ihn in Kenntniß des Vorfalles beschäftigt. Die gesetzlichen Entlassungs- oder Austrittsgründe müssen beiderseits binnen einer Woche nach erlangter Kenntniß bei Vermeidung ihres Verlustes ausgeübt werden. Der gesetzliche Kranken-, Unfalls-, Alters- und Invaliditätsversicherungszwang greift mit seinen Folgen für Beschäftigungsgeber und -nehmer Platz[4]). Die Unfallsversicherung wird bei der Tiefbauberufsgenossenschaft einzutreten haben, so oft nicht ausnahmsweise der Gleisbau als Nebenbetrieb bei der Straßenbahnberufsgenossenschaft zugelassen ist. Vom 1. April 1892 ab werden die allgemeinen Beschränkungen hinsichtlich Arbeitszeit und Sonntagsruhe auf die hier berührten Beschäftigungsverhältnisse Anwendung finden.

II. Die Beschäftigungsverhältnisse im **Betriebe** unterliegen im wesentlichen gleichen Grundsätzen, soweit nicht durch Vereinbarung abweichende Bestimmungen getroffen sind oder das polizeiliche Eingriffsrecht und die Natur des Verkehrsbetriebes ihren Einfluß zu äußern vermögen. Zunächst bleiben die Beschränkungen

[1]) GwO § 122 ff. mit G 1. Juni 1891 § 124b.

[2]) G 1. Juni 1891 § 133a—e.

[3]) GwO § 123, 124; G 1. Juni 1891 § 133c.

[4]) G 15. Juni 1883, 6. Juli 1884, 22. Juni 1889.

der Sonntagsarbeit und der Werktagsleistungshöhe fernerhin unanwendbar[5]). Die gesetzliche Kündigungsfrist darf zwar durch Verabredung ausgeschlossen, verkürzt oder verlängert werden, doch kann beiderseits aus wichtigen[6]) Gründen vor Ablauf der vertragmäßigen Zeit und ohne Innehalten einer Kündigungsfrist die Aufhebung solcher Arbeitsverhältnisse, für welche vierzehntägige Aufkündigung bestehen würde, verlangt werden, wenn dieselben mindestens auf vier Wochen oder wenn eine längere als vierzehntägige Kündigungsfrist vereinbart sind Daraus folgt, daß die gemeinübliche Abrede, wonach die Kündigung der Schaffner und Fahrer nur an jedem fünfzehnten eines Kalendermonats zum Monatsschlusse, für Kontrolleure, Expeditoren und auf ähnliche Weise Beschäftigte, welche indeß nicht zu den Werkmeistern und Technikern im Sinne GwO § 133 a gehören, sogar nur zum Kalendervierteljahresersten mit sechswöchentlicher Frist erfolgen soll, künftig ihre wohlthuende Wirkung versagen und umgekehrt die Gefahr bergen wird, jede Kündigungsfrist zu verlieren.

a) Für den Betriebsunternehmer bietet der Umstand, daß er polizeivorschrifts- oder vertragsgemäß zur Ausübung gewisser Verrichtungen verpflichtet oder ermächtigt ist, keine Grundlage zum Einwande, unter der Einwirkung eines auf ihn geübten Zwanges gehandelt zu haben, weshalb er sich gegen etwaige Schadensansprüche hiermit nicht decken kann. Die Handlungen seiner Bediensteten, soweit sie zu Tödtung oder Körperverletzung führten, hat er dem Beschädigten gegenüber zu vertreten, während er Ersatzleistungen wegen Sachbeschädigungen meist durch Verweisung an den unmittelbar Schuldigen[7]) wird ablehnen können. Gegen seine Bediensteten wird er theils Schadensansprüche, theils vertragsgemäße Forderungen haben z. B. gegen Schaffner auf Auslieferung des vereinnahmten Fahrgeldes oder Ausantwortung zurückgebliebener Gegenstände, gegen Kutscher im Rückgriffe für Haftansprüche aus Unfällen, die sie verschuldet haben, gegen jeglichen Bediensteten aus dem Vertragsbruche. Dieserhalb Sicher-

[5]) G 1. Juni 1891 § 105 i.

[6]) a. a. O §§ 122, 124 a, 133 a, 133 b. Ob ein Arbeiterausstand einen wichtigen Grund im gesetzlichen Sinne herstellt, ist zu bezweifeln.

[7]) Abgesehen vom Gebiete des Französischen Rechtes.

heitsbestellung zu verlangen, ist ihm unverwehrt, doch hat er bei deren Bestellung genau festzustellen, wofür die Sicherheit haften soll. Eine Strafgewalt über seine Leute steht dem Unternehmer dagegen nicht zu, soweit man nicht etwa seine Befugnisse zur kündigungslosen Entlassung als eine zulässige Strafe auffassen will und der beregte Vorfall die Thatbestandsmerkmale eines gesetzlichen Entlassungsgrundes bietet[8]). Dagegen ist es ihm unbenommen, in Form von Vertragsstrafen eine Art Strafgewalt zu erlangen. Die Strafübel können in Lohnabzügen, außerordentlichen Dienstleistungen, Zurückstellen in der Beförderung, Zurechtweisungen oder Entlassung bestehen, da gesetzliche Hindernisse für derarte Abreden fehlen. Vom 1. April 1892 ab wird indeß zweifelhaft sein, ob eine Vertragsstrafe wegen Vertragsbruch einen höheren Betrag erreichen darf als den sechsfachen ortsüblichen Tagelohn[9]). Während allgemein Krankheit zur kündigungslosen Entlassung berechtigt, ohne einen Entschädigungsanspruch zurückzulassen, behalten Betriebsleiter, Betriebsbeamte und Techniker den Anspruch auf die vertragsmäßigen Leistungen des Betriebsunternehmers für die Dauer von sechs Wochen, wenn die Verrichtung der Dienste durch unverschuldetes Unglück verhindert worden ist, müssen sich jedoch die aus der gesetzlichen Kranken- oder Unfallsversicherung bezogenen Beträge kürzen lassen. Diese Ausnahme ist begründet, weil die beregten Personen der Versicherung entweder nicht oder doch nur im verminderten Grade theilhaft sind. Sonst beschränkt sich die Fürsorge für Krankheit, Unfall und sonstige Erwerbslosigkeit der Leute auf die Leistungen aus dem Versicherungszwange mit der Ausnahme, daß Verunglückten ein Sechstel ihres Arbeitslohnes vom 29. bis 91. Tage zu zahlen bleibt, falls das bezogene Krankengeld weniger als $^2/_3$ des Arbeitslohnes beträgt[10]).

---

[8]) G 1. Juni 1891 § 123[2], [3], [5], [6].

[9]) G 1. Juni 1891 § 124b mit G 15. Juni 1883 § 8.

[10]) Eine darüber hinausgehende Fürsorge hat freiwillig die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft geplant und zu begründen versucht Der wirksamen Durchführung steht jedoch die Klage der Minderheit im heutigen Deutschen Aktienrechte entgegen nach K. Hilse in der »Gegenwart« XXXIX (1891) 385 ff. Ende 1890 betrugen die Bestände der Rücklagen nebst aufgelaufenen Zinsen bereits 369 530,75 Mk.

b) Den **Arbeitsnehmern** stehen diejenigen Rechte zu, welche den erörterten Verpflichtungen ihres Dienstgebers entsprechen; in gleicher Weise treffen sie die deren Rechten entsprechenden Pflichten. Sie haben die Obliegenheiten des Arbeitsvertrages und die polizeilich[11]) ihnen übertragenen Verrichtungen bei Vermeidung kündigungsloser Entlassung zu erfüllen, sich zur Fortsetzung der Arbeit fähig zu erhalten, Thätlichkeiten oder grobe Beleidigungen gegen den Dienstgeber, dessen Vertreter oder die Mitbediensteten zu vermeiden. Da ihnen Beamteneigenschaft fehlt, können sie keiner Amtsvergehen schuldig werden. Die Annahme von Geschenken oder anderen Vortheilen ist ihnen unverwehrt, mag die Handlung, für welche sie geschieht, eine pflichtwidrige oder pflichtgemäße sein[12]). Wenngleich sie in gewissem Sinne Hilfspersonen der Polizei sind, vermag eine in Ausübung ihres Berufes mißbrauchte Gewalt oder verübte Körperverletzung keine Strafbarkeit aus StrGB §§ 339, 340 zu begründen. Umgekehrt gebührt ihnen auch kein erhöhter Strafschutz und kann thätlicher Widerstand gegen sie nur als grober Unfug geahndet werden. Ihre politischen Rechte und Pflichten sind die gemeinüblichen.

§ 55. Die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter.

Da der für den Betriebsdienst nöthige Fahrschein schon nach zurückgelegtem 18. Lebensjahre ertheilt wird[1]), für sonstige Verrichtungen aber nicht einmal diese Altersgrenze gezogen ist, kommt es vielfach zur Beschäftigung von Personen im Alter bald unter 18, bald zwischen 18—21 Jahren. Die Deutschen Straßenbahnverwaltungen sind bei Beschäftigung solcher Minderjähriger bezw. jugendlicher Arbeiter von der Führung eines Arbeitsbuches sowie von den sonstigen Beschränkungen nicht entbunden. Denn es fehlt jeder Grund, aus welchem die Satzungen bezüglich Beschäftigung Minderjähriger und jugendlicher Arbeiter von ihnen nicht befolgt zu werden brauchten. Thatsächlich ist ein Mißbrauch der Arbeits-

---

[11]) Oben § 34 S. 78.

[12]) StrGB §§ 331—333; Straßenbahn IV 193, 204.

[1]) Oben § 35 S. 82. Vergl. Selbstverwaltung XVIII (1891) 401.

[2]) GwO §§ 107, 111[1], 120 mit § 105 i.

kraft, eine dem Alter unzuträgliche Ueberlastung, eine der Gesundheit und Sittlichkeit widersprechende Beschäftigungsart jedenfalls nicht ausgeschlossen. Allerdings sind die Verrichtungen der jugendlichen Arbeiter im Straßenbahndienste überwiegend in der freien Luft und nicht in stickigen Fabrikräumen zu leisten, indem sie hauptsächlich im Zuführen von Pferden, in dem Vorspanndienste und ähnlichen Beschäftigungen bestehen. Dieser Umstand berechtigt gleichwohl nicht, sich über die gesetzlichen Vorschriften hinweg zu setzen. Denn würde die Beschäftigung im Freien von den gesetzlichen Verpflichtungen entbinden, so wäre solches ausgesprochen worden und würde für alle Betriebe zutreffen, bei welchen überwiegend im Freien gearbeitet wird. Für die Einführung der Arbeitsbücher sind überdies keineswegs nur Rücksichten auf die Gesundheit und Sittlichkeit, sondern ist die Erwägung maßgebend gewesen, daß eine gewisse Bevormundung hier noch angezeigt erscheint, die erst dem Großjährigen gegenüber wegfallen könne. Ein gewisser Zwang zur regelmäßigen Arbeit und ein Mittel für die Behörde, bemerkbarer Arbeitsscheu rechtzeitig entgegenzuwirken, schienen hier noch angezeigt.

Bei Strafe aus GwO § 150 sind die Straßenbahnbetriebsunternehmer also verpflichtet, bei der Annahme von Arbeitern unter 21 Jahren deren Arbeitsbuch einzufordern, zu verwahren, auf amtliches Verlangen vorzulegen, nach rechtmäßiger Lösung des Arbeitsverhältnisses auszuhändigen und mit den vorgeschriebenen Eintragungen formgerecht zu versehen. Beschäftigen sie Arbeiter unter 18 Jahren, so haben sie in Zutheilung der Verrichtungen und dem Zusammenbringen mit andern besondere Rücksicht zu nehmen, daß Gesundheit und Sittlichkeit nicht gefährdet werden, ihnen überdies zum Besuche von Fortbildungsschulen die benöthigte Zeit zu gewähren. Sie stehen also vor der Wahl, entweder auf die Beschäftigung von Arbeitern unter 21 bezw. unter 18 Jahren zu verzichten, oder falls solches nicht angängig erscheint, den Formvorschriften bezüglich der Führung von Arbeitsbüchern und der veränderten Beschäftigungsweise zu genügen.

§ 56. Arbeitsgeber und Arbeitsnehmer.

Zwischen Arbeitsgeber[1]) und Arbeitsnehmer zu unterscheiden, ist zwar schon der Gewerbe-Ordnung geläufig, obschon dort überwiegend von selbständigen Gewerbetreibenden und gewerblichen Arbeitern die Rede ist, hat jedoch durch die Arbeiterschutzgesetzgebung an Bedeutung gewonnen, indem eine Vertretung der Arbeitsgeber und Arbeiter geschaffen ist[2]), um bei Durchführung der neuen Vortheile für die Arbeiter und Entscheidung von Streitigkeiten mitzuwirken.

Die Frage, wieweit jemand in die eine oder andere Vertretung wählbar ist, hat bereits das Reichsversicherungsamt wiederholt als Spruchbehörde beschäftigt[3]) und dort zum Grundsatze geführt, daß keineswegs schon jede Ueberordnung des einen über den anderen, welche ihm ein gewisses Aufsichts- und Anordnungsrecht giebt, die Unfähigkeit herstellt, als Arbeitsnehmer zu gelten, sondern daß solches erst durch eine derarte Gewalt über den anderen bewirkt wird, vermöge deren er Strafen zu verhängen im Stande sei. Deshalb sind z. B. Kontrolleure zur Vertretung der Arbeiter für geeignet, Hofverwalter für ungeeignet erklärt worden. Diese Begrenzung erscheint sachgemäß; denn mit der Strafgewalt hört die Gleichberechtigung auf und wird ein Abstand geschaffen, welcher Zweifel an der Unbefangenheit des Urtheils und damit Fähigkeit zur sachgemäßen Wahrung der Rechte des Untergebenen immerhin aufkommen lassen kann.

Die grundlegenden Gesetze und deren Motive haben keine unterscheidende Merkmale für den Begriff des Betriebsbeamten im Gegensatze zu dem des Arbeiters aufgestellt. Derselbe läßt sich mit Sicherheit auch nur je nach den Verhältnissen des einzelnen

---

[1]) GwO §§ 107, 111, 112.

[2]) G 6. Juli 1884 § 47[4]; Regul. 26. Sept. 1885 (AN d. RVA 1885 S. 244) § 12; G 15. Juni 1883 §§ 31, 38, 49—54; G 22. Juni 1889 §§ 62, 128, 147—149. Bisweilen wird in gleichem Sinne Betriebsunternehmer (z. B. G 15. Juni 1883 § 57; G 6. Juli 1884 §§ 35, 37, 38) gebraucht; statt Arbeitsnehmer heißt es schlechtweg Arbeiter, z. B. G 6. Juli 1884 §§ 41, 79.

[3]) RVA Besch. 68 (AN 1885 S. 343), Urt. 19. Nov. 1888, 21. Dez. 1889.

Falles feststellen. Die Beschäftigung gegen eine feste Vergütigung, die Nichtverrichtung der eigentlichen Handarbeit, der Besitz eines gewissen Maßes technischer Kenntnisse werden dabei — namentlich wenn alle diese Merkmale zusammentreffen — im Allgemeinen mehr für die Eigenschaft als Betriebsbeamte sprechen, ohne dieselbe indeß nothwendig zu bedingen oder andererseits für diese unerläßlich zu sein. In noch höherem Grade fallen eine gewisse Betheiligung bei der Betriebsleitung sowie eine gewisse Selbständigkeit der Stellung wenigstens einem bestimmten Betriebstheile gegenüber ins Gewicht. Vor allem indessen wird es auf die Stellung ankommen, welche dem Betreffenden gegenüber den übrigen Bediensteten des Betriebes angewiesen ist. Eine Aufsichtsstellung gegenüber den Arbeitern verbunden mit einer gewissen Strafgewalt wird in der Regel den Betriebsbeamten kennzeichnen.

Aus diesen Gesichtspunkten ergiebt sich schon, daß die Frage, ob Hofverwalter, Bahnmeister, Fahrmeister und anderweit benannte Aufsichtspersonen als Betriebsbeamte oder als dem Arbeiterstande angehörig anzusehen sind, nicht allgemein zu entscheiden ist, da sich bei den verschiedenen Unternehmungen deren dienstliche Verhältnisse und Obliegenheiten sehr verschiedenartig gestalten, nämlich bei kleineren Betrieben manche Befugnisse in einer Person vereint sind, die bei großen Betrieben unter verschiedene Personen vertheilt bezw. besonderen Uebergeordneten (Inspektoren, Kontrolleuren) übertragen zu sein pflegen.

§ 57. Die Geschäftsgehülfen.

Von den Werkthätigen beim Einbau oder zur Betriebsführung zu unterscheiden sind diejenigen Personen, welche lediglich für die Geschäftsabwickelung unter der Bezeichnung von Rendanten, Kassierern, Sekretären, Bureaugehülfen und Boten bei den Bahnverwaltungen angestellt zu sein pflegen. Bestimmungsgemäß haben sie ausschließlich Hülfe zu leisten, damit den gesetzlichen Forderungen nach kaufmännisch übersichtlicher Buchführung und zuverlässiger Geschäftsabwickelung genügt werde. Die Bahnanlage würde ohne ihre Mitwirkung zu Stande kommen, der Betrieb ohne Eingreifen ihrer Verrichtungen mit gleicher Sicherheit und Zuverlässigkeit er-

folgen. Ihre Thätigkeit dient also nur der Abwickelung innerer Vermögensangelegenheiten und wird nur zur Erlangung eines übersichtlichen Vermögensstandes gebraucht Für ihre Einordnung unter die gewerblichen Hülfspersonen bietet GwO §§ 133a, 105 keinen Raum. Danach müssen ihre Rechte und Verpflichtungen aus dem Anstellungsverhältnisse nach anderweiten Rechtsgrundsätzen zu bestimmen sein. Es kann sich dabei nur fragen, ob das Handelsrecht oder die Landesrechte über Verträge um Handlungen heranzuziehen sind.

Soweit die Dienstgeber Aktiengesellschaften sind, welche Kaufmannseigenschaft genießen, werden deren Angestellte der vorberegten Art theils als Handlungsgehülfen theils als Hülfspersonen nach Handelsrecht zu beurtheilen sein. Die Natur ihrer Dienste und Ansprüche ist zunächst der Uebereinkunft überlassen und bestimmt sich in deren Ermangelung durch den Ortsgebrauch. Der Handlungsgehülfe[1]) geht durch unverschuldete zeitweise Verhinderung zu Dienstleistungen seiner Ansprüche auf Gehalt und Unterhalt für die Dauer von sechs Wochen nicht verlustig, hat eine beiderseitige sechswöchentliche Kündigung zum Ablauf eines jeden Kalendervierteljahres einzuhalten, jedoch kann aus wichtigen Gründen beiderseits eine frühere Aufhebung des Dienstverhältnisses verlangt werden, während hinsichtlich der Boten[2]) und ähnlicher Personen es bei den landesgesetzlichen Bestimmungen für das Gesindedienstverhältniß sein Bewenden hat.

Handelt es sich in der Person des Dienstgebers um keinen Kaufmann, was bei den wenigen Betrieben der Gemeinden oder natürlicher Personen der Fall ist, so haben hier zunächst Vertragsbestimmungen und aushülfsweise die Grundsätze der Verträge über Handlungen[3]) Ausschlag zu geben.

Man ist versucht gewesen, aus der Kaufmannseigenschaft, welche die überwiegende Mehrzahl der Betriebsunternehmer genießt, für alle von ihnen Beschäftigten das Handelsrecht für zutreffend zu bezeichnen, bis die Rechtsprechung zur Aufstellung des Grundsatzes gelangt ist, daß nicht alle Personen, welche einem Kaufmanne

---

1) HGB Art. 57—64. 2) HGB Art. 65; Preuß. G 8. Nov. 1810.
3) ALR I 11 § 869 ff.; tit. loc. et cond. D. XIX 1, Cod. IV 65; c. c. Art. 1780, 1781; BGB §§ 1243 ff.

Dienste verrichten, vielmehr blos diejenigen Handlungsgehülfen sind, welche ihm in seinem Geschäftsbetriebe ausschließlich oder doch wesentliche kaufmännische Dienste leisten, während Personen, welche vorwiegend durch technische Dienstverrichtungen thätig sind, den Vorschriften der Gewerbeordnung unterstehen[4]). Hieran festhaltend, würde selbst noch zweifelhaft bleiben, ob die in den Bureaus thätigen Bediensteten bezw. inwieweit solche in den Begriff der Handlungsgehülfen fallen.

Dritter Abschnitt.

Das Straßenbahn-Sachenrecht.

§ 58. Die Gegenstände des Straßenbahnunternehmens.

Gegenstände des Straßenbahnunternehmens sind die Bahnanlagen und der Betrieb; hinsichtlich des letzteren die Betriebsführung und das Recht zum Betriebe bezw. das Betriebsrecht von einander zu halten. Inbetreff des Gleises haben die Voraussetzungen für dessen Einbau, welche gebräuchlich unter Bahnkonzession, sachgemäß jedoch unter Gleiseinbaugenehmigung zusammengefaßt werden, die Ausführungsarten, die Verwerthbarkeitsformen, die Rechtsausflüsse gegenüber Dritten besondere Behandlung zu finden. Bei Darstellung der Betriebsführung sind die Mittel zum Betriebe, Triebkräfte und verschiedene Gestaltungen der Führung zu trennen. Ueberall werden hier nur die rechtlichen Gesichtspunkte Besprechung finden, die wirthschaftlichen dagegen dem dritten Buche vorbehalten bleiben, wodurch einem etwaigen Vorwurfe der Unvollständigkeit begegnet wird. Danach ergeben sich für den vorliegenden Abschnitt zunächst zwei Gruppen, Bahnanlage und Bahnbetrieb, deren erstere den Straßenkörper, die Gleiseinbaugenehmigung, die Gleisherstellungsarten, die Rechte am Schienenwege

---

4) ROHG Entsch. XVII 309, RG Entsch. I 268.

für den Erbauer und Dritten gegenüber umfaßt, während der anderen angehören die Formen, Mittel und Rechte des Betriebes.

Die gebräuchlichen Unterscheidungen in körperliche und körperlose, unbewegliche und bewegliche, vertretbare und unvertretbare, schätzbare und unschätzbare, veräußerliche und unveräußerliche, theilbare und untheilbare, einfache und zusammengesetzte treffen für die Sachen der Straßenbahnunternehmen ohne jede Begriffsabweichung oder veränderte Wirkung gleichfalls zu.

Die hier zu behandelnden Rechtseinrichtungen gehören zwar überwiegend dem bürgerlichen Rechte an, haben indeß unter dem Einflusse öffentlichrechtlicher Erwägungen bisweilen abweichende Gestaltung gegenüber den gemeinüblichen Formen angenommen, sodaß ein Herübergreifen in das öffentliche Recht nicht zu umgehen sein wird.

I. Bahnanlage.

§ 59. Begriff und Wesen der öffentlichen Straßen[1]).

Gegenwärtig darf die Ansicht[2]), daß die öffentlichen Straßen herrenlos (res nullius) sind, für überwunden gelten, wird vielmehr ein Eigenthumsrecht des Staates oder der Gemeinden — an Stelle des früher blos zugestandenen Hoheitsrechtes — am Straßenkörper anerkannt[3]), welches dem Straßeneigenthümer einerseits ein Widerspruchsrecht[4]) gegen jede Veränderung im Straßenkörper, andererseits die Befugniß giebt[5]), einzelnen vor anderen eine besonders geartete Straßenbenutzung einzuräumen.

---

[1]) Löning a. a. O. § 141 ff. (565—584) und oben § 47 S. 125.

[2]) z. B. noch Ihering, Alexander Meyer 93 u. A.

[3]) z. B. Windscheid a. a. O. Anm. 15—17; K. Hilse in Zeitschr. f. Preuß. Recht IV 193; Huber a. a. O. 113: Löning a. a. O. § 142 S. 569.

[4]) Preuß. OVG 29. Dez. 1883. (Entsch. X 198.)

[5]) RG 7. Juli 1884 u. 29. Juni 1888. Wird von einer derarten Befugniß durch Gleiseinbau Gebrauch gemacht, so erwirbt dadurch der Straßeneigenthümer nicht etwa die Gewahrsam der Gleise, noch verliert der Anlagebesitzer, denn sie bleiben seinem besonderen Gebrauche in unterscheidbarer Weise erhalten, weil die Einfügung nicht in einer Art und Absicht erfolgte, welche die Gleise zu einem Substanztheile oder Pertinenzstücke der Straße gemacht hatte; daß dieselben auch sonstige Straßengänger betreten oder mit

Beides folgt eben aus der Natur des Eigenthums, zu dessen Ausfluß es sich gestaltet.

Die öffentliche Straße ist jedoch für den allgemeinen Verkehr bestimmt, weshalb sie jedermann offen steht[6], und Einzelnen zu verbieten ist[7], sich eine Verfügung darüber anzumaßen, selbst wenn solche an sich dem Gebrauche der Straße für die auf deren Benutzung Angewiesenen unnachtheilig wäre. Umgekehrt muß das dem Straßeneigenthümer zugestandene Verfügungsrecht dahin beschränkt sein, daß es mit dem allgemeinen Straßenverkehre verträglich bleibt und nicht etwa den gemeinen Gebrauch der Straße aufhebt[8], abgesehen von dem Rechte, öffentlichen Straßen im geordneten Verwaltungswege diese Eigenschaft zu nehmen, den bestandenen Gemeingebrauch für die Zukunft aufzuheben, den Anliegern oder sonstigen Betheiligten deren ferneren Gebrauch abzuschneiden[9]. Ein Anspruch auf unbehniderte Benutzung eines

---

Fuhrwerk überfahren werden, ist ein durch die Lage der Gleise im Straßenpflaster bedingter zufälliger Umstand, welcher die Absicht des Straßeneigenthümers, durch die Straßengänger über die Gleise zu verfügen, und somit seine thatsächliche Verfügung über die Gleise nicht erkennen läßt. Auch ein Mitbesitz des Straßeneigenthümers, wenn man selbst dessen rechtliche Konstruktion für möglich halten sollte, liegt daher in der erwähnten Thatsache nicht; vielmehr erlangte umgekehrt der Gleiseinleger dadurch, daß er von dem Vertragsrechte, die Gleise auf der städtischen Straße anzulegen, Gebrauch machte, seinerseits einen unvollständigen Besitz an der Straße nach RG 21. März 1891 (Jur. Wochenblatt 1891 S. 256); Germershausen a. a. O. I 4.

[6] Löning a. a. O. § 146 S. 581.

[7] z. B. ALR II 15 §§ 2. 3.

[8] Dieser Gemeingebrauch geht jedoch nicht soweit, daß ein Sondergebrauch für einzelne bald am ganzen Wegekörper, bald wenigstens an einzelnen Theilen desselben ausgeschlossen wäre und jeder ein Recht hätte, gegen die Sonderbenutzung oder Ueberweisung zum Sondergebrauche Einspruch zu erheben. Vielmehr ist von jeher für zulässig erachtet, daß die Polizei kraft des von ihr zu übenden Wegehoheitsrechtes befugt sei, einzelne Wege oder Wegetheile dem Gemeingebrauche gänzlich oder theilweis, dauernd oder vorübergehend zu entziehen. Einer vorübergehenden gänzlichen Entziehung begegnet man schon früh zugunsten abzuhaltender Märkte, kirchlicher Feierlichkeiten, weltlicher Festgepränge. Dauernd wurden Wegetheile bald den Landesherren, bald den Fußgängern, bald den Reitern vorbehalten oder wenigstens dem Lastenverkehre entzogen. Alles dies geschah aus öffentlichrechtlichen Erwägungen und ging von der Polizei aus. Dem Wegeeigenthümer blieb ein Einfluß versagt.

[9] RG 16. Nov. 1880 u. 13. Jan. 1883 (Entsch. III 171, VI 159). Löning a. a. O. § 146b S. 502.

öffentlichen Weges für jeden, welcher an dessen Erhaltung ein Vermögensinteresse nachzuweisen vermag, besteht gleichwohl nicht, sodaß sowohl die Einrichtung wie die Schließung oder Verlegung öffentlicher Straßen alleiniges Recht und Aufgabe der öffentlichen Ordnung, also der zu deren Vertretung berufenen Staats- oder Gemeindegewalt ist. Deren Maßnahmen geben so lange keine Unterlage zur Verfolgung von Vermögensansprüchen, als nicht etwa ein auf Schadenszufügung abzielendes Verschulden nachgewiesen und aus solchem ein Vermögensanspruch abgeleitet werden kann.

Danach entspringt unzweifelhaft dem Wesen der öffentlichen Straße, daß während ihres Bestandes jedermann der Gemeingebrauch in einer ihrer Natur entsprechenden Weise zusteht, ohne jedoch soweit zu gehen, die Vornahme besonderer Vorrichtungen im Straßenkörper zu gestatten: daß dieser Gebrauch durch Verlegen oder Schließen der Straße indeß aufgehoben und entzogen werden darf: daß die öffentlichrechtliche Beschlußfassung über die Verlegung oder Einziehung einer Straße alle einschlagenden Interessen billig zu erwägen und zu berücksichtigen hat[10]).

Da nur der Gemeingebrauch insgemein erlaubt ist, muß die Berechtigung zum Sondergebrauche besonders erworben werden, verlangt also ein ausdrückliches Einverständniß, durch dessen Erklären indeß nur die Aufgabe des Widerspruches gegen die Benutzungsart hergestellt, dagegen kein Bestandtheil des Eigenthums auf den Bewerber übertragen, sodaß keine Veräußerungsgeschäfte, sondern blos eine weitere Belastung des Eigenthums und eine ausgedehntere Beschränkung des Verfügungsrechtes bethätigt wird. Nach wie vor bleibt vielmehr das Gebrauchsrecht aller für Verkehrszwecke unverändert bestehen und damit der obrigkeitliche Einfluß auf Gestaltung des Verkehrs unberührt.

Die Unterscheidung[11]) der Straßen in öffentliche und private,

---

[10]) Um das letztere zu sichern, muß gemeinüblich vor Einziehung und Verlegung eines öffentlichen Weges ein Aufgebotsverfahren stattfinden, in welchem Einspruch mit der Wirkung erhoben werden darf, daß gegen deren Zurückweisung die Einsprechenden klagbar werden können, z. B. **Preußen** G 1. Aug. 1883 §§ 56, 57, v. **Brauchitsch** a. a. O. I 249.

[11]) Oben § 47 S. 125.

nach dem Eigenthümer in Staats-, Gemeinde-, Verbands- oder Privatstraßen, nach der Lage in städtische und ländliche ist nebensächlich hinsichtlich des Rechtes, durch die gesetzlichen Vertreter in formgerechter Weise eine weitere Belastung zu übernehmen und das verbliebene Verfügungsrecht einzuschränken. Darnach ist rechtlich in jedem Wege die Anlage von Straßenschienenwegen denkbar, weil entweder deren Eigenthümer solche kraft seines Eigenthumes selbst herstellt oder ein fremder Anleger von dem Eigenthümer ein Anlagerecht abzuleiten vermag.

Bewirkt der Eigenthümer den Gleiseinbau auf eigenem Straßenkörper, so nimmt das eingelegte Gleis nach dem Grundsatze accessorium sequitur principale die Rechtsnatur des Weges an, wird zu dessen Bestandtheile und hat den aus der Straßeneigenschaft ableitbaren Gebrauchszwecken der Allgemeinheit zu dienen. Welchen Einfluß dies auf das Befahren der Schienenwege durch Dritte äußert, ob das hinsichtlich der Straßenbenutzung zum Fahren im allgemeinen ausgeschlossene Widerspruchsrecht betreffs der an Schienenwege gebundenen Fahrzeuge wieder auflebt, wird später erörtert werden.

§ 60. Gleiseinbaugenehmigung.

Im Gleiseinbau, sobald er nicht vom Straßeneigenthümer vorgenommen ist, handelt es sich um die Herstellung eines Tiefbauwerkes auf fremdem Boden, dessen Ausführung der Eigenthümer sich nicht gefallen zu lassen braucht. Deshalb gehört zu seiner Ausführung die Zustimmungserklärung des Straßeneigenthümers, welche gemeinüblich mit dem Gesuche um Prüfung des Bauvorhabens beizubringen[1]), sodaß sie schriftlich zu ertheilen ist. Das Widerspruchsrecht des Straßeneigenthümers beschränkt sich indeß nur auf den Einbau, d. h. die Veränderung der Straßenoberfläche durch die einzulegenden bezw. eingelegten Schienen, umfaßt dagegen nicht deren spätere Benutzung durch Befahren mit Fahrzeugen, die an sie gebunden sind und denen deshalb ohne ihr Vorhandensein die Bewegungsfähigkeit im fraglichen Straßenzuge ab-

[1]) Oben § 24 S. 51.

gehen würde. Denn die Benutzung zum Fahren ist eine natürliche, der Straßennatur entspringende Befugniß jedes, der sich ihrer bedienen will, bedarf keiner besonderen Einräumung, ihr darf umgekehrt vom Straßeneigenthümer nicht einmal widersprochen werden, indem desfallsige Eingriffe ausschließlich der Polizei erlaubt sind.

Darin ändert der Umstand nichts, daß die Fahrzeuge an Schienen gebunden sind, weil gesetzlich kein diesbezüglicher Unterschied gemacht und nicht etwa das Straßenbefahrungsrecht auf Fahrzeuge beschränkt ist, welche nach ihrer Einrichtung eine von besonderer Vorbereitung der zu befahrenden Oberfläche unabhängige Bewegungsfähigkeit besitzen. Ist aber das Recht zum Befahren der Schienenwege ein natürlicher Ausfluß ihres Bestandes, so entsteht es mit deren Entstehung in der Person des Erbauers und gehört ihm als Eigenthumsbestandtheil, bleibt also nicht dem Eigenthümer der benutzten Grundfläche, der es niemals hatte. Für den Straßeneigenthümer verbietet sich dann sogar die Möglichkeit, den Fahrgebrauch jemandem einzuräumen, weil er ihn eben niemals besessen hat, und weil niemand mehr Rechte auf einen anderen übertragen darf, als ihm zustehen.

Scheidet aber der Erwerb des Fahrgebrauchs als Gegenstand der durch die Genehmigungserklärung überkommenen bezw. zu übertragenden Befugnisse aus, so schrumpft ihr sachlicher Inhalt auf das Dulden der Herstellung und des Bestandes einer Tiefbauanlage, auf die Nichtausübung eines bestandenen Widerspruchsrechtes, auf die Einschränkung der Eigenthumsbefugnisse durch Ausscheiden des Bestandtheils der Widersprechbarkeit ein. Durch das Rechtsgeschäft, welches die Genehmigung ausspricht, wird also blos eine Eigenthumsbeschränkung in Form der Dienstbarkeit des Straßenkörpers für den Gleiseinbau begründet, dagegen kein Recht zum Gebrauche durch eine Reihe fortgesetzter selbständiger Handlungen bezw. eingestellter Wagen geschaffen. Dies verkennt das Reichsgericht[2]), wenn es für Preußen Rechtsgeschäfte, durch welche die Genehmigung verlautbart wird, als Miethsvertrag stempelpflichtig erklärt hat, da kein fortgesetzter Gebrauch, sondern die ein=

---

[2]) Urt. v. 7. Juli 1884, 29. Juni 1889. Vergl. UnfallsgG 33[10].

malige Vornahme einer Handlung, deren Wirkung allerdings fortdauert, solange die Bestandsfähigkeit des Schienenweges reicht, den wahren Gegenstand der Abrede gebildet hat.

Die Einbaugenehmigung ist rein vermögensrechtlicher Natur, kann deshalb entgeltlich oder unentgeltlich, zeitlich begrenzt oder unbeschränkt ertheilt und an beliebige Bedingungen, sowie Beschränkungen und Verpflichtungen jeglicher Art geknüpft werden. Sind zwar dem freien Ermessen des Eigenthümers keine gesetzlichen Schranken gezogen, so bietet doch gegen willkürliche Ueberforderungen oder grundlose Ablehnung das Zwangsenteignungsrecht einen wirksamen Schutz zum sachgemäßen Ausgleiche der öffentlichen Wohlfahrt mit dem solche verkennenden Eigennutze des Eigenthümers, seitdem die bestandene Streitfrage, ob zugunsten von Straßenbahnbetrieben das Zwangsenteignungsrecht zugelassen werden darf, in bejahendem Sinne entschieden und die Einleitung der Zwangsenteignung wider eine Stadtgemeinde auf dauernde Einschränkung des Eigenthums am Straßenlande durch Dulden von Straßenbahnschienen für die Dauer der polizeilichen Zulassung ertheilt worden ist[3]). Danach sind freiwillige und erzwungene Gleiseinbaugenehmigung zu unterscheiden.

Soweit Staats-, Provinzial- oder Gemeinde-Straßen in Frage kommen, ist für die Genehmigungsertheilung die Erfüllung derjenigen Formen nothwendig, welche für die diesbezüglichen Vermögensverwaltungen zu beobachten sind[4]).

Die erzwungene Einbaugenehmigung verlangt eine behördliche Verfügung im geordneten Verfahren, zur freiwilligen wird bald Vertragsform, bald diese der einseitigen Erklärung gewählt, letztere zumeist nur dann, wenn Zahlungsverbindlichkeiten des Unternehmers fehlen. Für die Erfüllung der Gegenleistung pflegt Sicherstellung verlangt zu werden.

Das Recht des Straßeneigenthümers wird mit der Ertheilung oder Zuweisung der Genehmigung an den Unternehmer erschöpft, sodaß die beiderseitigen Rechte und Verbindlichkeiten sich nach dem Inhalte der zustande gekommenen Genehmigungsurkunde bestimmen.

[3]) **Bayern** B 20. Juni 1855 § 9[3], **Preußen** Erl. 15. April 1885 (I. C. 1585) mit G 11. Juni 1874; oben § 18 S. 39[3].

[4]) Oben § 47 S. 125.

Darüber hinausgehende Rechte giebt es nicht, sodaß jede Einwirkung auf Art und Umfang, in welchem der Gebrauch des Schienenweges auszuüben sei, verloren geht, falls sie sich nicht etwa auf die Genehmigungsurkunde zu stützen vermag. Für Nachforderungen fehlt es an jeder rechtlichen Gelegenheit.

Die Genehmigung darf naturgemäß keine Bestimmung treffen oder Verpflichtung fordern, welche gegen das öffentliche Recht verstößt, dem Unternehmer also keine Befugnisse entziehen, die ihm gesetzlich zustehen und deren Entziehbarkeit im Wege der Vereinbarung nicht ausdrücklich gestattet ist. Deshalb kann mindestens zweifelhaft sein, ob die bisweilen anzutreffende Auflage rechtswirksam und zu befolgen ist, daß die Ausdehnung des Unternehmens bezw. eines zu errichtenden Betriebes auf dasjenige Gleisnetz beschränkt zu bleiben hat, welches die Genehmigung bezeichnet, die Erweiterung des Netzes durch Zuerwerb oder Zubau sowie die Einrichtung eines Betriebes unter Benutzung fremder pacht- oder leihweise zuerworbener Linien ohne ausdrückliche Zustimmung des Straßeneigenthümers unzulässig sei. Denn dadurch wird eine Gewerbebeschränkung geschaffen, welche mit dem Grundsatze der Betriebsfreiheit schwer vereinbar ist. Anders steht es mit der umgekehrten Abrede, den Gleiseinbau nur für die eigenen Zwecke und zum Selbstbetriebe zu verwerthen, ihn Dritten weder gänzlich noch theilweis zum Gebrauche oder Mitgebrauche zu überlassen. Hier handelt es sich nur um eine Begrenzung des Benutzungsumfanges eines auf fremdem Grunde errichteten Bauwerkes, also um ein Verhältniß, welches dem Vermögens- und nicht dem öffentlichen Rechte angehört und bezüglich dessen mindestens nicht ausgeschlossen ist, daß durch den stärkeren Gebrauch die Lage des Grundeigenthümers verschlechtert werden kann. Nicht minder kann die Vertrauenswürdigkeit des Bewerbers zur Genehmigungsertheilung bestimmen, was die Einschränkung der Veräußerungsbefugniß weder sachwidrig, noch unberechtigt erscheinen läßt. Fehlt es jedoch an derarten Einschränkungen in den Genehmigungsbedingungen, so besteht volle Verfügungs- und Gebrauchsfreiheit, da gesetzlich der Erbauer auf fremdem Boden in Veräußerung oder Gebrauch des Bauwerks, namentlich an Aufnahme von Miethern unbehindert ist.

Weil Einschränkungen der Veräußerungs- und Gebrauchs-

freiheit des Eigenthümers zur Ausnahme gehören, brauchen sie nicht vermuthet zu werden. Wer ein Unter- oder Mitgebrauchsrecht oder das Eigenthum am Schienenwege auf ein Rechtsgeschäft mit dem Genehmigungsempfänger bezw. Gleiseinbauer zu stützen vermag, dem müßte nachgewiesen werden, daß er die auf Ausschluß des Eigenthums- und Gebrauchsüberganges gerichteten Abreden schon bei Abschluß des fraglichen Rechtsgeschäftes, auf das er sich stützt, gekannt hat, um gegen ihn den Eigenthumsübergang anzufechten oder eine Gebrauchsuntersagung zu erreichen. Dem gutgläubigen Erwerber oder Nutznießer gegenüber wird dagegen der Straßeneigenthümer das Erwerbsgeschäft gelten lassen müssen, sodaß er dann blos eine Schadensersatzverbindlichkeit gegen seinen Vertragsgegner behält.

Ist dem Allen so, dann darf erst recht einer Pfändung oder Zwangsvollstreckung, welche gegen den Gleiseinbau gerichtet ist, nicht die Rechtswirkung aus Abreden abgesprochen werden, welche den Antrag stellenden Gläubigern zu der Zeit unbekannt waren und sein konnten, als die der Zwangsmaßnahme zugrunde liegende Schuldverbindlichkeit entstanden ist.

Enthält eine Einbaugenehmigung die an sich gültige Begünstigung für den Bewerber, daß ein gleichartiger Einbau anderen nicht gestattet werden würde und er das ausschließliche[5]) Recht für derarte Anlagen behalten solle, so bewirkt dieselbe, daß der betreffende Straßeneigenthümer sogar an der Selbstausführung[6]) behindert wird, weil anzunehmen ist, daß durch eine derarte Zusage der Schutz vor einem nachtheiligen Mitbewerbe geschaffen werden sollte.

---

[5]) In Hamburg landesgesetzlich nach G 28. Sept. 1864 Art. 6: »Die Ertheilung der Konzession involvirt das Recht, auf der betreffenden Strecke während der Dauer des Kontraktes ausschließlich auf den Bahnschienen in den die Bahn befahrenden Wagen Personen, Packete und Waaren aller Art, jedoch unter Beobachtung der bestehenden steuergesetzlichen und gewerbepolizeilichen Vorschriften, zu befördern, wogegen das Recht der Briefbeförderung ausgeschlossen bleibt.« Ebenso in Bayern nach V 20. Juni 1855 § 9[3].

[6]) So LG Düsseldorf 5. März 1890; OLG Köln 31. Okt. 1890; Oben § 45 S. 123[7].

§ 61. Die freiwillige Gleiseinbaugenehmigung.

Die Bedingungen für freiwillige Ueberlassung des Straßenkörpers zum Einlegen von Schienengleisen weichen in den einzelnen Orten und für die verschiedenen Unternehmungen des nämlichen Ortes erheblich von einander ab. Verschiedentlich ist in gebührender Würdigung der durch Hebung des Verkehres anderweitig zu erwartenden Vortheile aus dem Unternehmen bald von jeder Abgabe Abstand genommen[1]), bald sogar dem Unternehmer ein Zuschuß gewährt worden[2]). Anderwärts haben die Straßeneigenthümer ihr Einbaubewilligungsrecht zu einer ergiebigen Einnahmequelle und damit für die Gemeindesteuerzahler zu einer nicht zu unterschätzenden Entlastung gemacht[3]), nämlich die Straßenbahnen belastet bald blos durch Heranziehung zu den Pflasterkosten[4]), bald darüber hinaus noch zu einer prozentualen, steigenden Abgabe von den Bruttoeinnahmen[5]) oder zu letzteren allein[6]), bald in Form einer

---

[1]) z. B. Barmen-Elberfeld, Braunschweig, Bremerhaven, Crefeld-Uerdingen, Chemnitz, Dortmund, Duisburg, Gladbach, Görlitz, Hannover, Heidelberg, Kiel, Leipzig, Metz, Nürnberg, Posen, Potsdam, Stuttgart, Wiesbaden.

[2]) z. B. von Mariendorf, Reinickendorf.

[3]) J. H. Müller: Konzessionsverhältnisse Deutscher Straßenbahnen; v. Lindheim a. a. O. 46; K. Hilse: Haftpflicht § 49 S. 211, Verstadtlichung § 15 S. 43; Graf Graziadei: Konzessionsverhältnisse der Deutschen Straßenbahnen, München, 1889.

[4]) z. B. Aachen jährlich 0,40 Mk. für jeden Meter Gleise von den Stadtverwaltungen Aachen-Burtscheid.

[5]) In Berlin zahlt die Berliner und Neue Berliner 4 %, die Große bis 6 000 000 Mk. 4 %, bei Mehrertrag steigend bis 8 %; München 2 % bis 1 000 000, 2½ % von den folgenden 50 000 Mk., 3 % darüber hinaus.

[6]) Danzig 2 % während der ersten 15 Jahre, 2½ % während der folgenden 10, 3 % während der letzten 10; Düsseldorf 3 % der Bruttoeinnahme und 500 Mk. für jeden in regelmäßigem Betrieb befindlichen Wagen jährlich 1200 Mk., den darauf folgenden 10 Jahren 1600 Mk. und den letzten 10 Jahren 2000 Mk.; Erfurt 1600 Mk. und Straßenreinigung für Benutzung der Chaussee; ferner 1½ % der Bruttoeinnahme während der ersten 10 Jahre, 3 % durch die 10 folgenden, 4½ % durch die 15 letzten; Frankfurt a. M. 6 % der Bruttoeinnahme, außerdem eine steigende Baarzahlung von 30 000 bis 80 000 Mk. jährlich, sowie von dem Reingewinne, welcher nach Zahlung von 10 % auf die Aktien verbleibt die Hälfte und sobald er 16 % übersteigt ⅔ (§ 17); Halle 2 %; Ingolstadt 1½ %; Köln von 1889 bis 1893 5600 Mk., von 1894—1902 11 200 Mk., von 1903—1916 außer diesen noch 15 % von dem Reingewinn, sobald solcher 15 % übersteigt;

Betheiligung am Reingewinn des Unternehmens[7]), bald durch eine feste, entweder nach der Streckenlänge[8]) bemessene oder von den einzelnen beförderten Personen[9]) oder laufenden Wagen[10]) zu entrichtende Abgabe. Als Entgelt für die Erlaubniß zur Gleisanlage werden gemeinüblich außerdem noch verschiedene Naturalleistungen gefordert — z. B. das Pflaster zwischen den beiderseitigen Schutzstreifen außerhalb der Gleise zu reinigen, zu besprengen und dauernd zu unterhalten, Kehrichtmassen und Schnee zu beseitigen, bei Veränderungen am Straßenkörper oder unterirdischen Leitungen, von denen der Bahnkörper berührt wird, die nothwendigen Verlegungen auf ihre Kosten auszuführen[11]) — sogar Beiträge zum Grunderwerb bei Straßenverbreiterungen beansprucht, endlich bei Ablauf der Erlaubnißfrist unentgeltliche Uebereignung des Gleiseinbaues im betriebsfähigen Zustande verlangt[12]).

Obschon der übrige Straßenverkehr einschließlich des Omnibusbetriebes sich zu einer Einnahmequelle für das Gemeindewesen behufs der Entlastung der Gemeindesteuerzahler nicht heranziehen läßt[13]), kann die rechtliche Zuläßigkeit der getroffenen Abreden nicht bezweifelt werden, wenn zwar vom Standpunkte der Billigkeit und Zweckmäßigkeit recht erhebliche Bedenken dagegen vorzubringen sind, namentlich die gebotene Macht zu einer ungleichen Heranziehung der verschiedenen Arten von Beförderungsgewerben gemißbraucht und damit eine Rechtsungleichheit geschaffen wird.

Magdeburger Trambahn 3½ %, jedoch mindestens jährlich 14000 Mk. Straßenbahn 3½ % von Bruttoeinnahme der Zweiglinien.

7) Bremen (große) ¼ des 5 % übersteigenden Reingewinns; Breslau ⅓ des Reingewinns über 85000 Mk.; Königsberg ¼ des Gewinnüberschusses nach Abschlag von 6 % Dividende; Rostock einen von Fall zu Fall festzusetzenden Antheil des 6 % übersteigenden Gewinnes. Für Stettin und Kassel (Stadtbahn), bestehen sehr schwierige Berechnungsgrundsätze.

8) Dresden 500 Mk. jährlich für jeden Kilometer Gleis.

9) Hamburg Straßenbahn 1 Pf. für jeden gegen Baarzahlung Beförderten und 5 % von den Abonnementsgeldern; Hamburg-Altona 1 bezw. 1½ Pf. für jeden Fahrgast.

10) Mannheim — Ludwigshafen 20 Mk. für die ersten 10, 30 Mk. für jeden weiteren Wagen; Mülhausen 30 Mk.; Straßburg 40 Mk. bis 1895, später 80 Mk.

11) Die Aufwendungen dafür sind bisweilen sehr erheblich. Näheres Buch 2.

12) Der Vertrag der Stadt Frankfurt a. M. in »Straßenbahn.« IV 101 ff. und Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfsch. IV 268 ff., 295 ff.

13) RG 16. Januar 1889.

Darüber hinaus giebt die Nothwendigkeit einer Einbaugenehmigung dem Straßeneigenthümer die rechtliche Möglichkeit, von welcher bisher schon ausgiebigst Gebrauch gemacht wurde, Einfluß auf das Maß der abzugebenden Beförderungsleistungen und zu erhebenden Fahrpreise zu gewinnen, indem ausbedungen wurde, daß über Umfang und Art der abzugebenden Beförderungsleistung bei Vermeidung einer Vertragsstrafe oder Verlust des Einbaurechtes die örtlichen Bedürfnisse zu entscheiden und über deren Vorliegen der Eigenthümer zu bestimmen habe. Vereinzelt ist ferner der Einbaubewerber verpflichtet worden, etwaige Erweiterungen des Bahnnetzes auf Verlangen des Straßeneigenthümers auszuführen, etwaigen Aenderungen in der Betriebsweise und der Triebkräfte, welche von der Gemeinde gewünscht werden sollten, vorzunehmen und Begünstigungen eintreten zu lassen, welche in Form von billigeren Zeit- oder Uebersteigekarten oder Fahrpreisermäßigungen für Schüler oder Arbeiter gewünscht werden würden. Endlich ist bereits eine so weit gehende Einmischung in die Geschäftsführung des Bahnbetriebes eingetreten, daß der Straßeneigenthümer einen Vertreter in die Betriebsverwaltung entsendet, um die Betriebsführung zu beaufsichtigen, die Rechnungsführung zu prüfen, sogar die Gestaltung der gesetzlichen Jahresabschlüsse, der Rücklagen und Abschreibungen zu beeinflussen.

An bloßer Sicherheitsbestellung für die Erfüllung der Gegenleistungen läßt man sich nicht mehr genügen, verabredet vielmehr theils Vertragsstrafen, theils das Recht der Selbstausführung auf Kosten des Unternehmers, theils den Verfall der Genehmigung als Folge der Nichterfüllung. Mitunter wird auch vorgesehen, daß der Betrieb für Rechnung und Gefahr der Unternehmer zur Verwaltung übernommen werde. Im großen und ganzen wird also von Straßeneigenthümern kraft ihres Einspruchsrechtes zum Gleiseinbau auf die Straßenbahnen dieselbe Machtstellung zu gewinnen versucht, welche der Staat kraft seines Hoheitsrechtes über die Privateisenbahnen auszuüben veranlaßt war. Der Beweggrund und Zweck ist jedoch bei beiden verschieden, beim Staate entsprang er der Pflicht, den Verkehr zu regeln und die Benutzung für Staatszwecke zu sichern, für den Straßeneigenthümer ist Eigennutz der Grund und Bereicherung das Ziel seines Vorgehens.

§ 62. Die erzwungene Gleiseinbaugenehmigung.

Damit Selbstsucht und Eigennutz nicht über das Gemeinwohl den Sieg davontragen, übertriebene Forderungen das Gelingen gemeinnütziger Unternehmungen nicht vereiteln, bietet für Anlagen und Betriebe, die im öffentlichen Wohle liegen, das Enteignungsverfahren[1]) ein gesetzliches Mittel, den Willen des Eigenthümers und übermäßige Forderungen zu besiegen, nämlich für das auszuführende Werk von ihm gegen volle Entschädigung die Ueberlassung des Eigenthums oder das Dulden von Beschränkungen durchzusetzen. Nachdem die Streitfragen, ob Straßenbahnen so sehr im öffentlichen Wohle liegen, daß ihretwegen eine Verletzung des Eigenthums eintreten dürfe und ob öffentliche Wege geeignete Gegenstände seien, um für Verkehrszwecke einer besonderen dauernden Beschränkung unterworfen zu werden, nach dem heutigen Stande der Rechtswissenschaft und des Verwaltungsgebrauches als abgethan zu betrachten sind[2]), indem sowohl die Zulässigkeit der Enteignung dafür sowie die Enteignungsfähigkeit des Straßenkörpers feststehen, bietet sich in dem Enteignungsverfahren der gesetzliche Ausweg, die übertriebenen Forderungen der Straßeneigenthümer für die benöthigte Gleiseinbaugenehmigung auf das richtige Maß zurückzuführen. Wohl nur dem Umstande, daß die Verfügbarkeit des Enteignungsrechtes zum Zwecke von Straßenbahnanlagen nicht genügend bekannt war und daß erst der Neuzeit vorbehalten blieb, die Forderungen der Straßeneigenthümer für die abverlangte Gleiseinbaugenehmigung bis ins Unglaubliche gesteigert[3]) und damit die Grenze der ohne Gefährdung der Bestandsfähigkeit

---

[1]) Oder Zwangsenteignung (Expropriation), worunter derjenige Verwaltungsakt zu verstehen ist, durch welchen der Staat aus öffentlichen Rücksichten gegen Entschädigung Eigenthum oder andere dingliche Rechte entzieht, um sie auf sich selbst oder auf eine andere Person zu übertragen. Vergl. RV Art. 4, Preuß. G 11. Juni 1874 mit G 1. August 1883 §§ 150—153; Bayr. G 17. Nov. 1837 mit G 8. Aug. 1878 Art. 8, 47; Württemberg VU § 30 mit G 20. Dez. 1888; Bad. G 28. Aug. 1835, 29. März 1838, 7. Mai 1858, 3. März 1879 § 113; Hess. G 21. Juni 1884; Reichsl. G 20. Juni 1887.

[2]) Bayern V 20. Juni 1855 § 9[3]; Preußen Erl. 15. April 1885; K. Hilse: Verstadtlichung 22; v. Reitzenstein II 577.

[3]) Ein Ausschreiben der Stadtgemeinde Spandau um Bewerbung zum Straßenbahnbau daselbst liefert den Belag dafür.

des geplanten Unternehmens gewährbaren Zugeständnisse übersteigen zu sehen, ist es zuzuschreiben, daß bisher erst einmal von dem Enteignungsrechte zugunsten von Straßenbahnen Gebrauch gemacht und eine landesherrliche Verleihung[4]) desselben ausgesprochen ist.

I. Die Enteignung hat ihre Grundlage in den Hoheitsrechten des Staates, der sie unter den gesetzlichen Voraussetzungen für Privatunternehmungen ausüben darf. Aufgrund der landesherrlichen Verleihung, welcher ausnahmslos die Prüfung vorauszugehen hat, daß es sich um ein gemeinnütziges Unternehmen handelt und ein freihändiger Erwerb wegen übertriebener Forderungen nicht erreichbar erscheint, gelangt der Bewerber um eine Straßenbahnanlage in den Stand, die benöthigte Gleiseinbaugenehmigung gegen Entschädigung zu erlangen, welche in einem geordneten Verfahren gefunden wird.

Gegenstand der Enteignung ist zwar der Straßenkörper, doch handelt es sich nicht um dessen Entziehung, sondern nur um dessen Beschränkung durch Dulden des Gleiseinbaues. Daß durch diese Beschränkung eine Straße ihrer Zweckbestimmung nicht entkleidet, sondern umgekehrt in erhöhterem Maße zugeführt, indem den bisherigen eine neue Form der Verkehrsüberwältigung zugefügt wird, widerlegt die Ansichten derer, welche aus der öffentlichen Bestimmung des Straßenkörpers ihm die Fähigkeit, enteignet zu werden, absprechen. Denn ist das Zugeständniß derselben Sonderbenutzung mit seinen Bestimmungszwecken verträglich, wenn es auf

---

[4]) Ob das Enteignungsrecht im bestimmten Falle in Anwendung zu bringen ist, hat in Preußen, Württemberg, Elsaß-Lothringen das Staatsoberhaupt, in Baden das Staatsministerium zu entscheiden, während in Bayern und Sachsen die Zwecke, für welche Enteignungen stattfinden dürfen, durch ein allgemeines Gesetz festgestellt werden. In den freien Städten und für Reichszwecke wird für jeden Anwendungsfall ein Sondergesetz erlassen; in Hessen steht es kraft des Gesetzes dem Staate, Provinzen und Gemeinden zu, kann durch landesherrliche Verordnung auch an Privatpersonen für Bahnzwecke verliehen werden. Wo die Verleihung ein Recht des Landesherren ist, entzieht sich dessen Ausübung jeder Nachprüfung, indem es an vorgeschriebenen Voraussetzungen fehlt, unter welchen ein Unternehmen für gemeinnützig gehalten werden darf oder muß. Ob der Landesherr von seinem Rechte Gebrauch machen will, hängt vielmehr von seinem eigenen oder seiner Rathgeber pflichtschuldigem Ermessen ab, weshalb die Frage, ob im gegebenen Falle auf Verleihung zu rechnen, thatsächlicher Natur ist.

Grund freier Willensübereinstimmung erfolgt, ist deren Dulden seiner Rechtsnatur nicht zuwider, so bleibt unerfindlich, warum eine unfreiwillige Einräumung des gleichen Rechtes bezw. Uebernahme der gleichen Last die entgegengesetzte Wirkung haben, mit seinem Wesen unverträglich sein sollte. Die Enteignung bewirkt für den Enteigner das Gewinnen des Rechtes zum Gleiseinbau auf die Dauer des Unternehmens[5]) und für den Straßeneigenthümer die Pflicht dies zu dulden, sowie umgekehrt für ersteren eine Entschädigungspflicht, für letzteren das Recht auf Entschädigungsbetrag; sie gestaltet sich damit zu dem erzwungenen Kaufe eines Einbaurechtes.

II. Schwierigkeit macht das Finden des Ueberlassungspreises, d. h. der für die Eigenthumsbeschränkung zu gewährenden Entschädigungssumme. Bei ihrer Feststellung ist davon auszugehen, daß der Straßeneigenthümer durch die überkommene Pflicht, die Schienenanlage zu dulden, weder einen Vermögensnachtheil erleiden, noch eine unnatürliche Bereicherung erfahren, vielmehr der Gesammtwerth seines Vermögens unverändert bleiben soll. Der Unterschied zwischen dem Vermögen vor und nach dem Beschränkungseintritte giebt den Maßstab. Nun hat der Straßenkörper auf die Dauer dieser Eigenschaft eigentlich keinen Veräußerungs- oder Gebrauchswerth, soweit er nicht etwa in dem Ertrage zulässiger Nutzungen (Wege-, Marktstandsgeld und ähnlichen) besteht, sodaß eine Minderung des vorhandenen Vermögens ausbleibt, wenn nicht etwa jene Hebungen infolge der Legung und Benutzung des Schienenweges wegfallen oder geringeren Ertrag liefern würden, was z. B. denkbar wäre, wenn zum Betriebe einer Straßenbahn in einer Kunststraße, für deren Benutzung noch Wegegeld für jedes sie benutzende Thier zu erlegen ist, mechanische Triebkraft Verwendung findet, während bei Pferdebetrieb seine Erhebung fortbesteht und sein Ertrag eher steigen als fallen wird. Im ersteren Falle würde der Ausfall am Wegegelde eine Vermögenseinbuße für den Straßeneigenthümer, deshalb aber zu erstatten sein. Jedenfalls nicht ausgeschlossen, obschon nicht wahrscheinlich, ist aber

---

[5]) Ob dieselbe an eine feste Frist oder an Eintritt bestimmter Bedingungen geknüpft wird, hat die Verleihungsurkunde auszusprechen.

durch den Gleiseinbau eine Erschwerung der Straßenunterhaltungspflicht in Form einer früheren oder umfassenderen Nothwendigkeit zur Vornahme von Ausbesserungsarbeiten, sodaß die dafür zu machenden Aufwendungen über das gemeinübliche Maß hinausgehen. Dieser Mehraufwand würde dann allerdings einen aus dem Gleiseinbau entspringenden und damit durch die erzwungene Genehmigung geschaffenen Vermögensnachtheil herstellen, welcher dem Bahnunternehmer aufzuerlegen wäre, entweder in Form der Naturalleistung durch Selbstbesorgung oder einer den Unterschied zwischen beiden Leistungen ausgleichenden Geldabfindung. Obschon noch nicht erwiesen, daß der Gleiseinbau einmalige Veränderungen durch eine Höherlegung des Straßendammes, Wahl einer anderen Pflasterart, Aenderungen in den Abflußverhältnissen verursachen und dafür außerordentliche Aufwendungen beanspruchen wird, die sonst vermeidbar gewesen sein würden, so ist eine solche Wirkung jedenfalls nicht unmöglich. In solchem Falle, wo der Mehraufwand des Straßeneigenthümers in der Schienenanlage seinen Grund haben, durch sie also verursacht sein würde, nimmt er die Gestalt einer vermögensnachtheiligen Folge des zu duldenden Gleiseinbaues an und wird es zur Zubilligung ihres Ersatzes kommen. Sinngemäß gilt gleiches von einem etwaigen Aufwande des Straßeneigenthümers für Straßenverbreiterungen, Rinnsteinsumgestaltungen, Verlegung unterirdischer Kanäle und Leitungen, sofern und soweit sie ausschließlich in dem Gleiseinbau ihren Grund haben und dessen Wirkung sind. Liegt dagegen die Sache anders, würden diese und ähnliche Veränderungen und Umgestaltungen der Straße durch den allgemeinen Verkehr unabhängig von dem Gleiseinbaue nothwendig geworden sein, wenngleich sie erst gelegentlich unter Einwirkung des Gleiseinbaues zur Ausführung gelangen, so würde dieser zufällige Einfluß für die Ausführungszeit nicht berechtigen, dem Gleiseinbauer die Aufwandserstattung aufzubürden. Denn mit der Nothwendigkeit der Leistung war bereits die Aufwandsnothwendigkeit entstanden, sodaß die dafür benöthigten Beträge gleichsam eine unvermeidliche Ausgabe und als solche einen Schuldposten im Vermögensbestande für die Erfüllung unabweisbarer Verpflichtungen bildeten. Die schließliche Verausgabung der Ausführungskosten nach Genügen der Herstellungspflicht hat

also eine Veränderung in dem Vermögensstande des Straßeneigenthümers nur in der Weise bewirkt, daß eine Schuld getilgt und dafür ein Geldbetrag entnommen ist. Mithin handelt es sich um einen Vermögensausgleich, keine Vermögensminderung in allen derarten Fällen. Kann jedoch von keiner Vermögensverminderung durch die Verausgabung die Rede sein, so verbietet es sich, deren Erstattung aufzugeben, indem solche gleichbedeutend wäre mit dem Zuführen einer Bereicherung und aufhören würde, einen Vermögensausgleich herzustellen. Erst recht kann es im Enteignungswege zu keiner Zubilligung einer Benutzungsgebühr als Vermögensausgleich für entzogene Gefälle kommen, solange thatsächlich Nutzungen vom fraglichen Wegekörper ausgeschlossen waren. Denn für die Berechnung bezw. Feststellung der Entschädigung ist der Zeitpunkt maßgebend, in welchem sie erfolgt. Ein Vermögenszuwachs, welcher erst durch das Unternehmen geschaffen werden würde, hat unberücksichtigt zu bleiben. Die Vortheile, welche die Unternehmer durch den Betrieb ziehen und deshalb der Straßeneigenthümer gewinnt, wenn er das Unternehmen selbst ausführen würde, mitsprechen zu lassen, fehlt jede gesetzliche Berechtigung. Eine Nutzung, welche der zu belastende Straßenkörper erst infolge der Gleisanlage erhält, hat vielmehr außer Anschlag zu bleiben. Vor allem aber bieten die Deutschen Enteignungsgesetze keinen Raum, dem durch die Enteignung betroffenen Straßeneigenthümer einen Einfluß auf die Fahrplanbildung, die Regelpreise, die Gebrauchsart und den Gebrauchsumfang der Schienenwege, deren Veräußerungs- und Verwerthungsmöglichkeit, die Beschränkung einer Ausdehnung des Unternehmens durch Zuerwerb oder Erweiterung der Linien als Gegenleistung der erzwungenen Genehmigung zuzubilligen[6]), sodaß sie die diesbezüglichen Ueberhebungen wirksam zu beseitigen vermögen.

III. Das Enteignungsverfahren ist in Deutschland keineswegs überall gleich. Die Darstellung seiner Einzelheiten und Abweichungen gehört nicht hierher. Gemeinüblich hat seiner Eröffnung das Nachsuchen und Erlangen der landesherrlichen Genehmigung

---

[6]) Oben § 31 S. 73; § 41 S. 107; § 49 S. 136. Vergl. Germershausen a. a. O. I 42.

vorauszugehen. Dies geschieht durch Vermittelung der Landeszentralbehörden, die jedoch das Einbringen bei der unteren Verwaltungsbehörde zu verlangen pflegen; der Bescheid wird gleichfalls durch deren Vermittelung gegeben. Dem Gesuche sind Pläne und Erläuterungsberichte beizufügen. Das weitere Verfahren zerfällt in drei Abschnitte:

a) Planauslegungsverfahren um Einwendungen gegen die Anlage entweder überhaupt oder in der beabsichtigten Art zu ermitteln, zu erörtern und zu beseitigen;

b) Entschädigungsverfahren, welches auf Finden der Entschädigungssumme gemäß der gesetzlichen Grundsätze abzielt, die Zuziehung von Sachverständigen nöthig macht und mit der Zustellung eines Entschädigungsbeschlusses endet, dessen materielles Ergebniß anfechtbar ist;

c) Ausführung der Enteignung durch Ueberweisung des enteigneten Rechtes an den Enteigner und der dafür festgestellten Entschädigung an den Straßeneigenthümer.

Während mit dem Verfahren Verwaltungsbehörden[7]) betraut sind, gehören Streitigkeiten, welche die Höhe der Entschädigungssumme betreffen, vor die ordentlichen Gerichte. Ihr Anbringen ist beiden Theilen gestattet und braucht die Ausführung der Enteignung nicht aufzuhalten.

Wirksamer Mittel zur Abwehr übertriebener Forderungen der Straßeneigenthümer entbehrt die Deutsche Rechtsordnung also nicht, sodaß die Entwickelung des Straßenbahnwesens keineswegs einzig und allein von dem guten Willen der Straßeneigenthümer abhängig ist.

§ 63. Die Ausführung des Gleiseinbaues.

Auf welche Weise der Berechtigte den Gleiseinbau bewirken will, ist in der Regel seinem eigenen Ermessen überlassen. Ausnahmsweise verlangen jedoch die Straßeneigenthümer bisweilen, daß die Einlegungsarbeiten gleichzeitig mit der Straßenumpflaste-

[7]) Bayern und Württemberg kennen jedoch eine Berufung an die Verwaltungsgerichte.

rung ausgeführt werden, oder beanspruchen die Uebertragung der Pflasterarbeiten an sie bezw. ihre Werkmeister sowie die Verwendung ihrerseits beschafften Materials. In einem solchen Falle liegt erzwungene Geschäftsbesorgung für den Bahnunternehmer vor, welcher die entfallenden Kosten bald zu erstatten, bald vorschußweise einzuzahlen hat. Das Rechtsgeschäft ist nicht etwa für eine Umwandlung der bestandenen Ausführungsverbindlichkeit in eine Geldleistung aufzufassen, weil es thatsächlich keine Aenderung der Pflicht durch Aufhebung der alten und Begründung einer neuen beabsichtigt, sondern nur bezweckt wird, denjenigen Unzuträglichkeiten vorzubeugen, welche in Güte und Dauerhaftigkeit des Pflasters zu besorgen sind, wenn verschiedene Materialiengattungen von mehreren Werkmeistern auf verschiedene Weise verlegt zur Verwendung kommen. Aus der Natur der Geschäftsbesorgung folgt die Verpflichtung des Straßeneigenthümers zu demjenigen Grade der Vorsicht bei Auswahl des Materials, der Arbeitskräfte und Arbeitsleitung, wie er sie in den eigenen Angelegenheiten gebraucht; es ist sogar schon geringes Versehen zu vertreten, wenn in herkömmlicher Weise ein Beitrag für die Kosten der Betriebsleitung berechnet wird. Ob Ersatzansprüche des Gleiseinlegers wegen vorgefallener Ausführungsmängel gegen den Straßeneigenthümer oder die von diesem bestellten Werkmeister zu richten sind, wem von beiden die gesetzliche Gewährleistungsverbindlichkeit für Güte der Arbeit und Brauchbarkeit des Materials trifft, ob der Gewährleistungspflichtige der Straßeneigenthümer oder der Werkmeister ist, wird im Einzelfalle aus der Fassung der Abrede zu beurtheilen sein. So oft thatsächlich Geschäftsführung und keine Werkverdingung vorliegt und zwischen Werkmeister und Gleiseinleger kein unmittelbares Rechtsverhältniß hergestellt ist, werden die beiderseitigen Rechte und Verbindlichkeiten lediglich nach den Grundsätzen über Geschäftsführung zu beurtheilen und Ansprüche ausschließlich gegen den Straßeneigenthümer zu richten sein, der allerdings durch Abtretung seiner Rechte gegen seinen Werkmeister aus dem Verdingungsvertrage den Anlagebesitzer in die Lage bringen kann, unmittelbar gegen den Werkmeister zu klagen.

Trotz Ausführung der dem Unternehmer obgelegenen Leistungen seitens des Straßeneigenthümers bleiben die vertragsgemäßen

Pflasterunterhaltungsverbindlichkeiten unverändert oder ungemindert bestehen; vorgefallene Ausführungsmängel können solche ungünstig beeinflussen, geben gleichwohl nur einen Rückgriff auf Schadloshaltung, der dazu meist nur gegen den betreffenden Beamten und nicht gegen die Gemeinde zustehen wird, oder höchstens den Einwand der Arglist gegen eine auf Erfüllung ungebührlicher Leistungen erhobene Klage.

Hiervon abgesehen und wenn nicht etwa, was jedoch ungebräuchlich ist, die Einbaugenehmigung Gegentheiliges bestimmt, darf der Unternehmer die Ausführung in Form der Werkverdingung an Dritte oder durch Selbstausführung unter eigener Leitung durch eigene Arbeiter aus selbst beschafftem Material bewirken, erstenfalls eine Pauschalsumme oder Anschlagspreise zahlen, den Werkmeister, die Arbeitskräfte und Materialien freihändig oder im Wege der Ausschreibung suchen, bei letzterer beschränkte oder unbeschränkte Bewerbung zulassen, d. h. sich an alle Bewerbungsliebhaber oder nur gewisse ausgewählte Personen wenden, dem Mindestfordernden den Zuschlag zu sichern oder sich freie Entschließung vorbehalten[1]. Wegen der Werthshöhe und aus sachlichen Gründen ist Schriftform theils geboten, theils wenigstens zweckmäßig. Sie kann durch Briefwechsel oder einen förmlichen Vertrag zu Stande kommen, doch entbindet dort, wo landesgesetzlich Urkundenstempel erhoben wird, die erstere Form nur ausnahmsweise von dessen Erlegung. Sachwidrig ist das übliche Verfahren, den Bewerbern, welche in verpflichtender Form ihre Gebote eingereicht haben, die Annahme ihres Angebotes unter dem Hinzufügen zu erklären, daß ein Vertrag noch abgeschlossen werden wird, da Angebot und Annahme die Willensübereinstimmung herstellen und der Schriftform genügt ist, wenn beides in selbständigen Schreiben erfolgte. Bei Abfassung der Vereinbarungen wird hinzuwirken sein auf eine genaue Bezeichnung des Gegenstandes und der Ausführungszeit nach Anfang und Dauer, ferner auf die Bestimmung über Art und Beschaffenheit der Leistungen und Materialien, des Preises und dessen Zahlungsweise, des Um-

[1]) Für die zu wählende Ausführungsform werden überwiegend wirthschaftliche Erwägungen zu bestimmen haben, nach dieser Richtung wird eine Darlegung in Buch 3 folgen.

fanges der Gewährleistung, der Folgen eines Ausführungsverzuges, welch' letztere am wirksamsten in Form einer hohen Vertragsstrafe festgesetzt werden: endlich ist das Verlangen einer wirksamen Sicherheit für die Erfüllung der Leistungsverbindlichkeit wünschenswerth.

Die landesgesetzlichen Vorschriften zu Gunsten der Beschäftigten beim Eisenbahnbau haben die Natur von Sonderbestimmungen, als welche sie der Ausdehnung auf weitere Kreise entzogen und deshalb für den Straßenbahnbau unanwendbar sind, soweit er nicht, wie in Bayern, dem Eisenbahnrechte untersteht. Deshalb ist der freien Wahl unter den verfügbaren Kräften keine Schranke gezogen. Die Fürsorgeverbindlichkeit für die bei der Ausführung Beschäftigten ist die gewöhnliche; sie unterliegen dem Krankenkassen-, Unfallsversicherungs-, Alters- und Invalidenversorgungszwange, wobei indeß weder eine Verpflichtung der Bauarbeiter zum Beitritte zu Bahnbetriebskrankenkassen besteht, noch die Straßenbahnberufsgenossenschaft für Unfälle bei der Gleisverlegung einzutreten hat, wenn letztere nicht ausdrücklich als Nebenbetrieb angemeldet und aufgenommen war. Daraus folgt, daß die Unfälle der Gleisverlegungsarbeiter meist der Tiefbauberufsgenossenschaft zur Last fallen werden, mithin Beiträge dorthin zu leisten sind, was für die Frage Ausschlag geben kann, ob Selbstausführung oder Vergebung an Dritte zu wählen ist. Ein Straßenbahnunternehmer, welcher als Nebenbetrieb die Verlegung seiner Gleise angemeldet hat, ist nicht berechtigt, in demselben Gleisbauten für fremde Rechnung als Werkmeister vorzunehmen. Die hierfür thätigen Arbeiter sind bei der Straßenbahnberufsgenossenschaft nicht versichert, ihre Unfälle von dieser nicht abzufinden, sodaß sie der Tiefbauberufsgenossenschaft nicht entzogen werden dürfen.

§ 64. Das Recht am Schienenwege.

Der Schienenweg ist eine zusammengesetzte, durch die Verbindung der einzelnen darin vereinigten Materialien und deren Einfügen in den Straßenkörper entstandene Sache. Die Einfügung in den Straßenkörper benimmt ihr die Selbständigkeit, indem durch die Trennung aus demselben die einzelnen vereinigt gewesenen Theile wieder erstehen. Dies kann für die Fragen wichtig sein, ob

das Werk, wenn fremdes Material verarbeitet wurde, dem Hersteller oder dem Eigenthümer des Materials gebührt, sowie ob der Schienenweg als eine bewegliche oder unbewegliche Sache zu behandeln ist. Obschon die Verbindung mit dem Boden nur eine vorübergehende und durch Herausnahme wieder lösbare ist, und solches namentlich allemal sein soll, wo es sich um Einbau im fremden Straßenkörper infolge befristeter oder widerrufbarer Genehmigung handelt, wird dem Schienenwege die Rechtsnatur der Unbeweglichkeit[1]) kaum abzusprechen sein[2]), weil eben die Zusammengehörigkeit mit demselben zu seinem Wesen gehört, er mit der Trennung aufhört, nicht blos ein einheitliches Ganze zu sein, sondern auch seinen Bestimmungszweck verliert Diese Auffassung unterstützt der Grundsatz accessorium sequitur principale, wonach jedem Einbau die Unbeweglichkeit des Bodens so lange zukommt, als er dauert. Folgeweise hat, wenngleich vielleicht von den beiden verbundenen Sachen (Straßenkörper und Gleise) die erstere als Haupt- und das letztere als Nebensache gelten könnte, gegenüber den verarbeiteten Stoffen der Schienenweg die Eigenschaft der Hauptsache, sodaß dessen Eigenthümer durch die Verarbeitung das Eigenthum der verarbeiteten Sachen erwirbt. Straßenkörper und Schienenweg sind andererseits jedoch nicht ohne weiteres dergestalt verbunden, daß der letztere in ersterem aufginge. Vielmehr handelt es sich um zwei in rechtlicher Hinsicht für sich bestandsfähige Sachen, die zwar beide derselben Bestimmung dienen, die Ortsveränderung im Straßengewühl zu vermitteln, doch geht die beiderseitige Absicht, wenn Straßeneigenthümer und der Gleiseinbauende verschiedene Personen sind, ausgesprochenermaßen dahin, durch die Vereinigung keine von ihnen eine Veränderung, Erweiterung oder Minderung erfahren zulassen.

---

[1]) Nach RG 7. Juni 1884 ist ein im fremden Straßenkörper eingelegter Schienenweg für kein Zubehör der Straße und deshalb bei seinem Verkaufe kein Immobiliarstempel für verwirkt zu halten. Daraus folgt indeß noch nicht, daß er eine bewegliche Sache ist. Vergl. RG 8. Juli 1885. Entsprechend erheben die Steuerbehörden für Veräußerungsverträge über Schienenwege blos den Stempel für bewegliche Sachen; dort, wo für den Straßenkörper Grundbuchblätter angelegt sind, pflegt der Schieneneinbau als besonderer Bestandtheil nicht aufgeführt zu werden.

[2]) Anders Germershausen I 41.

Das Recht am Schienenwege ist ein unbeschränktes und ausschließliches, giebt deshalb volle Gewalt, einerseits über denselben nach Belieben zu schalten, soweit nicht etwa Rücksichten für das Gemeinwohl oder vertragsgemäße Zugeständnisse entgegenstehen, andererseits jeden anderen einschließlich des Straßeneigenthümers von dessen Benutzung abzuhalten; hierdurch stellt es Eigenthum her, welches noch dazu, weil durch den Einbau erworben, ein ursprüngliches ist. Denn keineswegs benimmt der Umstand, daß er in dem öffentlichen Straßenkörper, also auf fremdem Grund und Boden ruht, dem errichteten Gleiseinbau die Möglichkeit, Eigenthum des Einbauenden zu werden. Nach heutiger Rechtsauffassung[3]) wird vielmehr jeder, welcher auf fremdem Boden für sich, sei es nun redlicher oder unredlicher Weise einen selbständigen Bau errichtet hat, durch dessen Ausführung Eigenthümer des Baues. Er braucht nicht zugleich solcher des Bodens zu werden, sodaß am Boden und Bauwerke getrenntes Eigenthum nebeneinander rechtlich denkbar und bestandsfähig ist. Gleiches hat, da überdies aus der Natur der öffentlichen Wege keine gegentheilige Auffassung zu begründen ist, für diese zu gelten. Gleichgültig bleibt die Natur des Rechtsgeschäftes, welches der Einbaugenehmigung zu Grunde liegt, sowie ob die Genehmigung entgeltlich oder unentgeltlich erfolgte. Das Eigenthum bleibt jedoch stets blos auf die Gleisanlage beschränkt[4]) und erfaßt nicht etwa den Untergrund, wodurch ein wesentlicher Unterschied gegenüber dem Bauen auf fremdem Grund und Boden liegt, welches unter Umständen zum Erwerbe des Eigenthums an der Grundfläche führen bezw. ein Recht auf deren Eigenthumsüberlassung verschaffen kann.

Besteht indeß thatsächlich ein Eigenthum am Schienenwege in der Person des Einlegers, so kommen ihm unbedingt alle diejenigen Befugnisse zu, welche den Inhalt des Eigenthums ausmachen, darunter namentlich als Ausfluß der Ausschließlichkeit ein Einspruchsrecht gegen die Benutzung durch jeden anderen und

---

[3]) **Arndts**: § 195 S. 278, § 200 S. 184; **Dernburg**: § 236 I 501; entgegengesetzter Ansicht nach dem rheinischen Prinzip u. A. **Förster** III 176, **Gruchot** 286. Vergl. oben § 48 S. 128.

[4]) Oben § 62 S. 170.

als diesen der Unbeschränktheit (außer dem Rechte[5]) zum Besitze) das Gebrauchs- und das Veräußerungsrecht. Diese drei Rechte werden getrennt zu behandeln sein.

§ 65. Einspruchsrecht gegen ein Befahren der Gleise.

Dasselbe[1]) entspringt dem Eigenthumsbestandtheile der »Ausschließkeit«, ist im ordentlichen Rechtsverfahren zu verfolgen und auf Untersagung des Gebrauchs gegen denjenigen zu richten, welcher den gelegten Schienenweg widerrechtlich[2]) benutzt. Der Klage wird ein Fall störender Mitbenutzung oder das Sichberühmen mit einem Mitbenutzungsrecht voranzugehen haben. Widerrechtlich braucht indeß nicht ausnahmslos jedes Befahren des Schienenweges zu sein, vielmehr sind verschieden zu beurtheilende Fälle denkbar.

I. Gewöhnliches Straßenfuhrwerk, dessen Bewegungsvermögen nach Bauart, Einrichtung und sonstiger Beschaffenheit an Schienen nicht gebunden ist, ihrer also für sein Fortkommen nicht bedarf, sondern eben so gut auf einer anderweit hergestellten Straßenoberfläche laufen könnte, wird aus Bequemlichkeitsrücksichten auf die Bahn gelenkt und benutzt die Bahnschienen (wie bei schlechtem Pflaster, starkem Schnee zur Schonung der Pferde vielfach vorkommt). Solches geschieht in Ausübung natürlicher Rechte am Straßenkörper und vermag selbst dort kein Widerspruchsrecht des Schienenwegebesitzers zu begründen[3]), wo Polizeiverordnungen das Befahren verbieten[4]), obschon allerdings nicht

[5]) RG 21. März 1891 spricht dem Gleiseinleger einen unvollständigen Besitz an der Straße zu; oben § 59 S. 158[5].

[1]) Scherer in Puchelt's Ztschr. f. Franz. Civilr. XV 146 ff.; Ferraris im Archivio giuridico V. XII; Paoli im Giornale delle leggi 1882 nr. 15; K. Hilse in d. Ztschr. f. Preuß. Recht IV 193—219, Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. III 155 ff., Verstadtlichung §§ 26—28; Huber a. a. O. 156 ff.

[2]) Unten § 66 S. 181.

[3]) Für Hamburg, wo noch dazu landesgesetzlich dem Bahnanleger ein ausschließliches Gleisbenutzungsrecht eingeräumt ist, darf nach rechtskräftiger Feststellung das Befahren der Gleise durch auslenkbare Gleisspurwagen nicht behindert werden. RG 31. Mai 1888.

[4]) Was gemeinüblich geschieht; oben § 32 S. 75[8].

blos die Abnutzung der Schienen und die Unterhaltungskosten zu nehmen, sondern auch die Haftpflichtsgefahr[5]) wächst, also Nachtheile entstehen. Selbst eine Klage auf Schadensersatz wegen der beregten Nachtheile würde aussichtslos sein, weil weder in einer solchen Handlung eine vertretbare Schuld zu erkennen sein, noch die Bezifferung der Schadenshöhe gelingen wird.

II. Die Bewegungsfähigkeit der befahrenden Fahrzeuge ist dergestalt an Schienenwege gebunden, daß bei fehlender Gleisanlage ihre Inbetriebssetzung unthunlich sein würde. Die Benutzung der Schienen erfolgt also auf gleiche Weise und zu gleichem Zwecke, wie Seitens des Gleiseinbauenden. Hiergegen ist ein Untersagungsrecht jedenfalls nicht ausgeschlossen, doch übt die Art, wie der fragliche Schienenweg zustande kam[6]), ob er vom Straßeneigenthümer oder in dessen Einvernehmen von einem Dritten hergestellt ist bezw. die Person des Gleiseigenthümers einen bestimmenden Einfluß, weshalb diese beiden Fälle streng auseinander zu halten und abweichend zu beurtheilen sind. Wegen der Menge der hierbei zu berührenden Gesichtspunkte soll dies in getrennten Darstellungen erfolgen.

§ 66. Das Fahrverbot des Bahnbesitzers.

Dem Eigenthümer eines mit Genehmigung des Straßeneigenthümers in den öffentlichen Straßenkörper eingelegten Schienenweges geben die Rechtsprechung[1]) und die Wissenschaft[2]) ein im ordentlichen Rechtswege verfolgbares Recht, anderen die Gleisbenutzung auf gleiche Weise und zu gleichem Zwecke zu untersagen. Sie sind also zu dem Dulden einer Mitbenutzung ihrer Gleisanlagen nicht gezwungen. Es macht dabei weder einen Unterschied, ob die Erlaubniß[3]) gegen oder ohne Entgelt ertheilt wurde, noch ob

---

[5]) K. Hilse: Haftpflicht § 29 ff. S. 115 ff.; UnfallsgG § 28 S. 115 ff., § 36 S. 149 ff.

[6]) Oben §§ 47, 48 S. 125 ff., §§ 60—62 S. 161 ff.

[1]) Eco di Giurisprudenzia V Th. II S. 89; Ztschr. f. Franz. Recht XV 146 ff.

[2]) K. Hilse i. d. Ztschr. f. Preuß. Recht IV 193, f. Lok.- u. Straßenbahnw. III 153, Verstadtlichung § 27 S. 76 ff.; Huber a. a. O. 156.

[3]) Uebrigens ist auch in Oesterreich zu Straßenbahnanlagen die Zustimmung der Gemeinde als Straßeneigenthümerin nöthig, weil es sich in der

der Erlaubnißschein die üblichen Bestimmungen enthält, daß durch die Gleisanlage der Wagen- und Fußgängerverkehr in bisheriger Weise nicht verkümmert oder wohl beseitigt werden dürfe, und Vorkehrungen verlangt, welche die Erhaltung des bestandenen Verkehrs im früheren Umfange sichern. Denn die daraus ableitbare Pflicht zu dulden, daß jedermann zu Fuß, zu Pferd oder zu Wagen die Straße benutzt, dabei die Gleise berührt und überschreitet, ist keineswegs einer Ausdehnung zu dem Umfange ausgesetzt, auch dulden zu müssen, daß alle sich der Gleise auf gleiche Weise und zum nämlichen Zwecke, wie der Genehmigungsberechtigte bedienen. Die vorberegten, zum allgemeinen Besten und für den Verkehr aufgestellten Beschränkungen verfolgen vielmehr augenscheinlich nur den Zweck, die Allgemeinheit vor einer Beeinträchtigung in Ausübung ihrer natürlichen Rechte an den öffentlichen Verkehrswegen durch die Sonderbefugnisse eines Dritten — des Straßenbahnunternehmers — zu schützen, zielen dagegen ganz gewiß nicht darauf ab, ihr mit dem Vortheile der vermehrten Verkehrsmittel auch noch denjenigen zu verschaffen, die Sachen eines anderen Eigenthümers zu dessen Nachtheil zu gebrauchen. Einen Nachtheil kann die Mitbenutzung des Schienenweges für dessen Erbauer und Unterhaltungspflichtigen schon in der Weise äußern, daß durch den Mehrgebrauch eine Mehrabnutzung der Gleise, damit eine frühere Ausbesserungs- oder Auswechselungsnothwendigkeit, deshalb aber ein Mehraufwand entsteht, als wenn er in der Benutzung allein geblieben sein würde. Ihn sich gefallen lassen zu müssen, fehlt jeder gesetzliche Verpflichtungsgrund, sobald er nicht etwa auf die Wegeunterhaltungspflicht des Straßeneigenthümers gestützt werden kann. Denn daß Schienengleise durch ihre Einlegung in den Straßenkörper keineswegs ohne Weiteres und ausnahmslos Theile der öffentlichen Straße werden, sodaß das Verfügungsrecht ihres Erbauers an denselben aufgehoben und verloren würde, ist bereits widerlegt[4]). Ist jedoch ein Einspruchsrecht aus dem die Natur des Eigenthums annehmenden selbständigen, vom Straßenkörper unab-

---

Anlage um keinen gemeinen Gebrauch, sondern um den besonderen eines bestimmten Berechtigten handelt. So der Verwaltungsgerichtshof in Wien 12. Juni 1885.

[4]) RG 21. März 1891. K. Hilse: Verstadtlichung § 27 S. 78.

hängigen Rechte am Unterbau ableitbar, so erscheint gleichgültig, ob mit den einen[5]) der Hersteller des Unterbaues an den betreffenden Straßentheilen ein Immobiliarrecht in der Form einer Servitut oder eines Nutzungsrechtes oder mit den anderen[6]) Dritten gegenüber ein wirkliches Immobiliarrecht, dem Straßeneigenthümer gegenüber aber nur ein prekäres stets widerrufliches Recht erwirbt, oder ob mit der dritten Ansicht[7]) die Einbaugenehmigung vielleicht blos die einfache Ueberlassung eines Genuß- oder Gebrauchsrechtes, manchmal in sehr ausgedehntem Maße, stets aber widerruflich ausspricht, und daß sie ihrem Empfänger ein Eigenthum an Grund und Boden zu übertragen nicht geeignet ist, da dies alles jedenfalls das Entstehen eines Eigenthums an dem Unterbau nicht ausschließt[8]).

Besteht aber ein Eigenthumsrecht an dem von ihm hergestellten Unterbau, so muß der Unternehmer der Bahnanlage auch berechtigt sein, unberufene Dritte von der Mitbenutzung auszuschließen. Es folgt dies aus dem im Eigenthumsbegriffe liegenden Ausschließungsrechte. Der Umstand, daß die zum Gebrauche überlassene Sache eine öffentliche Straße ist, kann darin nichts ändern. Denn diese Eigenschaft giebt der Allgemeinheit nur ein Recht auf diejenige Benutzung, welche die Straße in ihrer gemeinüblichen Beschaffenheit ermöglicht. Ist die zu wählende Benutzungsart dagegen nur mit Hülfe besonderer Einrichtungen im Straßenkörper ausführbar, mithin eine besonders gestaltete, so kann sie nur soweit zuläßig erscheinen, als sie behördlich genehmigt wurde. Der Umstand, daß durch Dritte Einrichtungen geschaffen wurden, welche die besondere Straßenbenutzung ermöglichen, giebt nicht jedem Beliebigen das Recht zu einer besonders gearteten, von der allgemeinüblichen abweichenden Benutzung des Straßenkörpers. Sofern jedoch für das Recht auf eine Benutzung des Straßen-

---

[5]) Scherer a. a. O. S. 150; Ferraris a. a. O. IV 22; Paoli a. a. O. 15.

[6]) Dejardier: Aliénation des biens d'Etat S. 430; Gaudry: du domaine public Bd. 3 S. 363.

[7]) Proudhon: du domaine public Bd. 1 S. 90.

[8]) L. 1 D. de superficiebus (XVIII 18) mit Arndts: Pandekten § 200; oben § 61 S. 178.

körpers in ausgedehnterem Umfange, als dessen Natur gestattet, ein anderer Rechtsgrund erforderlich ist, wie die Eigenschaft der öffentlichen Straße als res communis omnium, kann nicht bedenklich sein, daß dies ein Zugeständniß des Berechtigten sein muß. Dieser Berechtigte ist jedoch nicht der Eigenthümer des Straßenkörpers, welchem weder die Einrichtung vor deren Ueberlassung zum Eigenthume gehört, noch eine Gebrauchsbeschränkung des Genehmigungsberechtigten eigenmächtig zusteht, kann vielmehr nur der Eigenthümer der Einrichtung, nämlich des Unterbaues, sein, von dem ein etwaiges Mitbenutzungsrecht abzuleiten ist.

Ohne sein Einverständniß gestaltet sich ihm gegenüber jede Benutzung des Schienenweges auf eine seinem eigenen Gebrauchszwecke gleiche Weise zur Störung seines durch die Genehmigung erlangten ausschließlichen Benutzungsrechtes. Die Natur des Rechts, welches durch die Einbaugenehmigung bethätigt wurde, ist nebensächlich, da jedes derselben für den Berechtigten den Schutz gegen Störungen in sich schließt. Sein darauf gestütztes Recht ist stärker, als das lediglich aus der Gemeingutseigenschaft des öffentlichen Straßenkörpers entspringende allgemeine Wegerecht[9]). Entsprechend darf ihm der übliche Schutz gegen Besitzstörungen nicht versagt werden und ist bisher, so oft die Gerichte damit befaßt waren, zugesprochen worden[10]).

Würden Dritten gegenüber die Gleisanleger gegen Störungen und die Mitbenutzung ihrer Anlagen nicht geschützt, so wäre der Nutzen ihres Unternehmens trügerisch. Ein uneingeschränktes Mitbenutzungsrecht am Unterbau ist mit dem Wesen und Zweck einer Straßenbahn unverträglich.

Das nachgewiesene Recht, andere von der Mitbenutzung des selbst gelegten Schienenweges auszuschließen, schließt sogar die Befugniß[11]) in sich, Dritte ohne oder gegen den Willen des Straßeneigenthümers zur Mitbenutzung zuzulassen, sofern nicht etwa in

---

[9]) K. Hilse i. d. Ztschr. f. Preuß. Recht IV 213. Ueber den Umfang der Gebrauchsrechte an öffentlichen Wegen vergl. Germershausen a. a. O. § 2 I 22 ff.

[10]) Eco di Giurisprudenzia V 2 S. 89.

[11]) K. Hilse i. d. Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. III 161.

der Genehmigungserklärung eine gegentheilige Beschränkung ausdrücklich ausgesprochen, damit aber das freie Verfügungsrecht abgeschnitten wurde[12]).

§ 67. Das Fahrverbot des Straßeneigenthümers.

Anders verhält sich die Sache, wenn der Schienenweg dem Straßeneigenthümer gehört, weil dann beide Eigenthumsgegenstände ein und dieselbe Rechtsnatur annehmen und aufhören, je eine verschiedene zu haben. Nimmt nämlich der Schienenweg durch den Einbau die Natur des Straßenkörpers[1]) an, so ist bezüglich seiner ein Gemeingebrauch genau in demselben Umfange geschaffen, wie solcher am Straßenkörper gesetz- und naturgemäß jedermann zusteht. Der Dritte, welcher in dem Straßenkörper liegende Gleise benutzt, braucht eine besondere Genehmigung der Straßeneigenthümerin dazu nicht. Denn Rechtswissenschaft[2]) und Rechtsprechung[3]) schließen übereinstimmend nur denjenigen von der Benutzung einer öffentlichen Straße aus, welcher gegen die im Sicherheits- und Ordnungsinteresse aufgestellten Beschränkungen verstößt. Hiervon abgesehen hat jeder das Recht, die Straßen durch Fahren, Gehen, Reiten zu benutzen und zwar aufgrund ihrer allgemeinen Benutzbarkeit. Es entspringt dem Wesen der öffentlichen Straßen und ihrer Eigenschaft des Gemeinguts. Daraus folgt, daß der Straßeneigenthümer überhaupt nicht befugt ist, irgend jemanden von einer ihm zugänglichen Straßenbenutzung auszuschließen[4]). Wenn er Straßenbahnunternehmern gegenüber seinen vermögensrechtlichen Gesichtspunkt geltend zu machen imstande ist, so leitet sich solches nicht aus seinem Rechte, das Befahren der Straßen zu beschränken, sondern ausschließlich nur aus seiner Macht ab,

---

[12]) Oben § 68 S. 164.

[1]) K. Hilse i. d. Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. III 164; s. Preuß. Recht IV 217; Verstadtlichung § 28 S. 80 ff.

[2]) Löning a. a. O. § 146 S. 581; Germershausen a. a. O. § 2 I 22 ff.

[3]) Preuß. OVG 29. Dez. 1883 (Entsch. X 198); RG 21. März 1891.

[4]) Selbst nicht durch Ortsstatut (oben § 45 S. 121); dies darf nur die Polizei kraft ihrer Aufgabe, für Sicherheit, Ordnung und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen. Preuß. OVG 14. Febr. 1891; RG 16. Jan. 1889.

die Herrichtung des Straßenkörpers in einen Zustand, welcher den Straßenbetrieb erst ermöglicht, zu verhindern oder von Bedingungen abhängig zu machen, welche ihm passen bezw. Einnahmen zuführen. Sein Untersagungsrecht beschränkt sich auf die Veränderungen im Straßenkörper, erstreckt sich aber nicht auf dessen Benutzung durch Befahren[5]).

Mit dieser Auffassung ist die Ansicht sehr wohl verträglich, daß, möge die Benutzung des Straßenkörpers zu Straßenbahnanlagen gemeinnützig sein oder nicht, die Herstellung derarter Anlagen durch Gewerbetreibende nicht unter den gemeinen Gebrauch der Straße im gesetzlichen Sinne fällt und daher nicht ohne die Zustimmung des Straßenherrn erfolgen darf[6]), d. h. dessen, dem privatrechtlich die Verfügung über den Straßenkörper und dessen Nutzung unbeschadet des gemeinen Gebrauchs zusteht. Denn es handelte sich in dem damals zur Entscheidung gekommenen Falle lediglich um das Gleiseinlegen, also um die Herrichtung des Straßenkörpers für den Straßenbahnbetrieb, was selbstredend nicht eigenmächtig erfolgen darf. Anders liegt jedoch die Sache, wenn jene Umgestaltung des Straßenkörpers thatsächlich schon vollzogen ist, sodaß nur noch das Befahren der bestehenden Straßengestaltung in Frage steht. Denn vermag zwar die Anlage einer Straßenbahn in den Straßenkörper die Straßenunterhaltungslast zu berühren und so in die Rechte des Wegebaupflichtigen einzugreifen, so fällt ein Gleiches bei Benutzung einer fertigen Anlage weg, da die Abnutzung, welche das Rollen der Wagen hervorbringt, zu tragen, eben den Gegenstand der Wegebaupflicht[7]) bildet. Mangels gegensätzlicher Rechtsnormen muß dafür gehalten werden, daß bei Vorhandensein der für den Straßenbahnbetrieb erforderlichen Gestaltung des Straßenkörpers der Straßeneigenthümer jede Macht verloren hat, seinerseits die Anlagenbenutzung zum Straßenbahnbetrieb wirksam zu verhindern[8]). Eine Gemeinde, welche auf

[5]) Oben § 60 S. 162.

[6]) Preuß. OVG 22. u. 29. Dez. 1883 (Entsch. X 192, 198) u. 29. Nov. 1883 (Parey II 44).

[7]) K. Hilse: Vorlesungen über Wegebaurecht § 43.

[8]) Ztschr. f. Preuß. Recht IV 217, Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. III 164. Er ist sogar nicht einmal berechtigt, den Genehmigungsempfänger

eigene Kosten in ihren Straßenkörper einen Unterbau ausführt, ist nicht mehr in der Lage, solchen ihrer ausschließlichen Benutzung sich vorzubehalten, muß vielmehr dessen Benutzung allen gestatten, welchen die Ortspolizeibehörde die Einrichtung des Betriebes genehmigt[9]). Denn mit dem Aufhören der Personenverschiedenheit zwischen Straßen- und Bahneigenthümer, bei Personeneinheit beider, kommt der Rechtsgrundsatz zu seiner vollen Wirkung: accessorium sequitur principale, subrogatum sapit naturam ejus, cui subrogatur, sodaß der Schienenunterbau die Natur und Eigenschaft des Gemeingutes, wie solche der sonstige Straßenkörper hatte, erlangt. Folgeweise würde ein Streit wegen angeblichen Mißbrauchs des Schienenweges durch dessen eigenmächtige Benutzung sich lediglich auf öffentlichrechtlichem Gebiete bewegen, dem ordentlichen Rechtswege entzogen und der verwaltungsgerichtlichen oder behördlichen Zuständigkeit unterstellt sein[10]).

Um am Schienenwege im Straßenkörper dem Straßeneigenthümer weitere und anders geartete Rechte als an dem Straßenkörper zu geben, müßte die Gesetzgebung eine rechtliche Unterlage bieten und reichen die Erwägungen nicht aus, welche dazu bestimmen konnten, dem Eigenthümer eines im Straßenkörper ruhenden Schienenweges ein im ordentlichen Rechtswege verfolgbares Untersagungsrecht[11]) gegen diejenigen, welche eigenmächtig ihn benutzen, zuzugestehen. Sie gehen eben von dem Standpunkte aus, daß der Schienenweg Eigenthum eines anderen, als das Straßeneigenthum ist, und dieser sich einen Eingriff in seine Sonderbefugnisse und Anlage nicht gefallen zu lassen braucht. Jedenfalls ist ein Straßeneigenthümer das Befahren seines Schienenweges zu verbieten bei dem Mangel einer ausdrücklichen Gesetzesvorschrift nicht mehr berechtigt, als hinsichtlich des Wagenaufstellens auf dem sonstigen Fahrdamm, sodaß die ordentlichen Gerichte ihn dort den

---

zur wirksamen Ausübung seines Untersagungsrechtes zu zwingen und ein Zulassen der Mitbenutzung zu verhindern, sobald er versäumte, eine solche Befugniß durch den Vertragswillen ausdrücklich zu begründen.

[9]) RG 16. Jan. 1889; oben § 45 S. 123; unten § 73 S. 208[5].

[10]) Gleichwohl wird in Düsseldorf die Uebernahme bezw. der Ankauf des dortigen Bahnnetzes geplant nach »Straßenbahn« IV 218.

[11]) Oben § 59 S. 160, § 66 S. 181 ff.

Schutz ebenso versagen müßten, wie sie es hier gethan haben[12]). Zwar ist der Straßeneigenthümer zweifellos berechtigt[13]), Straßen theilweise einzuziehen, dagegen ist doch etwas völlig Verschiedenes, »einen Straßentheil durch Kürzung der Straße gänzlich zu beseitigen« als »einzelne Gebrauchsbefugnisse am Straßenkörper aufzuheben und auszuschließen«. Allerdings umfaßt das Recht zum größeren dies zum kleineren und deshalb die Schließungsbefugniß auch diese zur Aufhebung einzelner mit ihr beseitigbarer Gebrauchsäußerungen; dagegen ist eine blos ideelle Theilung und Aufhebung von Gebrauchsrechten zweifellos etwas völlig anderes, als die Beseitigung eines Straßentheils. Letztere kann aus verschiedenen Gesichtspunkten des öffentlichen Wohles (z. B. wegen zweckmäßiger Veränderung des Bebauungsplanes) nothwendig werden, für die Aufhebung vereinzelter Gebrauchsäußerungen und für die Verminderung der Gebrauchsarten des verbleibenden Straßenkörpers fehlt es an derartigen Gesichtspunkten. Sie entspringen vielmehr ausnahmslos Erwägungen, die der Gemeindewirthschaft entnommen sind, und bezwecken ausschließliche Gewerbeberechtigungen für die Gemeinden herzustellen und Privatgewerbebetriebe zu beseitigen.

Wäre aber selbst zuzugeben, daß die Entziehung einzelner Gebrauchsäußerungen ohne unzuläſsigen Eingriff in die Rechtsnatur der öffentlichen Straße ausführbar und eine ideel theilweise Aufhebung mit der öffentlichen Straßennatur verträglich wäre, so würde solche doch immer nur im öffentlichrechtlichen Verfahren erfolgen können[14]). Bei der Beschlußfassung würden mithin alle einschlagenden Rücksichten billig abzuwägen sein. Der rein wirthschaftliche Gesichtspunkt würde schwerlich zugunsten der Gemeinden ausschlaggebend wirken. Denn als vermögensrechtliche Persönlichkeit genießt die Gemeinde keinen Vorzug vor anderen wirthschaftlichen Personen. Die allgemeine Wohlfahrt kann zugunsten der Letzteren und zum Nachtheil der Ersteren sprechen. Die staatliche Aufsichtsbehörde kann darin genügende Unterlage finden, um ge-

---

[12]) RG 31. Mai 1888 und 16. Januar 1889.
[13]) RG 16. Nov. 1880 u. 13. Jan. 1883. (Entsch. III 172, VI 162.)
[14]) Oben § 59 S. 160[10].

gen die geplante Entziehung von Gebrauchsäußerungen am Straßenkörper zu entscheiden. Daraus folgt aber, daß jedenfalls der Straßeneigenthümer aus dem Rechte, Straßen theilweise zu beseitigen, nicht zugleich ohne weiteres die Befugniß für sich ableiten darf, Gebrauchsäußerungen zu untersagen, und solche sich vorzubehalten.

Noch weniger darf die unbestreitbare Befugniß[15]), die Schienenanlage durch dritte zu untersagen, dahin ausgelegt werden, daß auch das Befahren der Schienen verboten werden darf, weil sie einerseits aus dem Eigenthume, andererseits dem Umstande abzuleiten ist, daß der Schieneneinbau keine gemeinübliche Gebrauchsart einer Straße ist. Letzteres fällt weg, sobald es sich um das Befahren bereits liegender Gleise handelt. Denn das Fahren an sich ist eine übliche Gebrauchsart. Und wie der Straßeneigenthümer als solcher nicht berechtigt ist, gewisse Wagengattungen wegen Bauart, Ladegewicht oder Beförderungszweck etwa aus dem Gesichtspunkte auszuschließen, weil das Pflastermaterial darunter allzusehr leiden oder die Reinigungspflicht vergrößert werden könnte, so kann auch die anders zu gestaltende Beschaffenheit der zur Schienenbenutzung bestimmten Wagen keinen Ausschließungsgrund herstellen. Es dürfen auch hier lediglich polizeiliche Rücksichten maßgebend sein.

Bei Wegfall bezw. Fehlen eines rechtlich schützbaren Untersagungsrechtes[16]) wird der Schienenweg für den Straßeneigenthümer wirthschaftlich werthlos, weil er außerstande sein würde, sich oder etwaigen Pächtern die Ausschließlichkeit der Schienenbenutzung zu sichern. Denn dagegen wird schwerlich angekämpft werden können, daß etwaige Pächter nur ein aus dem Rechte des Verpächters abgeleitetes Untersagungsrecht haben könnten, weshalb das Fehlen eines solchen in der Person des Verpächters auch für sie nachtheilig wirkt.

Die vereinzelt anzutreffende Folgerung, daß, wenn unstreitig schon der Genehmigungsinhaber für eine Straßenbahn die Benutzung seiner Gleisanlage und das Befahren seines Schienenstran-

---

15) Oben § 60 S. 162.

16) RG 16. Jan. 1889; Selbstverwaltung XVI 230.

ges mit für diesen Zweck eingerichteten Fahrzeugen verbieten dürfe, ein gleiches, wenn nicht noch weiterreichendes Recht dem Gemeinwesen als Eigenthümer der Gleisanlage zugestanden werden müsse, ist als rechtsirrthümlich abzuweisen, weil der private Besitzer einer Gleisanlage in einer öffentlichen Straße keineswegs sein Einspruchsrecht von dem Gemeinwesen ableitet, es nämlich nicht durch die Einbaugenehmigung, sondern als ursprüngliches aus dem Einbau erlangt hat, sodaß sehr wohl ein Untersagungsrecht dem Gemeinwesen abgehen kann, welches, statt einem Privaten Einbaugenehmigung zu ertheilen, die Anlage für eigene Rechnung selbst herstellt. Den dafür vermißten inneren wirthschaftlichen und rechtlichen Grund bietet der Umstand, daß die Straßen, sobald sie der öffentlichen Benutzung übergeben sind, ihr eigenmächtig weder gänzlich noch theilweis zum Zwecke des Befahrens entzogen werden dürfen, und Ausnahmen je nach der Pflasterart zu begründen, gesetzlich nicht gestattet ist. Ist zwar trotz der Oeffentlichkeit einer Straße das Gemeinwesen rechtlich in der Lage, einem Privaten durch seine Einbaugenehmigung zu ermöglichen, den von ihm errichteten Schienenstrang ausschließlich mit seinen Fahrzeugen zu befahren, so braucht gleichwohl der Eigenthümer des Straßenkörpers dies Recht nicht für sich selbst zu besitzen, wenn er es nicht auf den Einbau stützen darf. Namentlich versagt der Grundsatz, daß niemand einem Dritten mehr Recht abgeben kann, als er selbst besitzt, seinen Dienst, weil es sich um die Ausübung eines ursprünglichen und keines abgeleiteten Rechtes handelt. Würde selbst die Gemeinde bestimmen können, daß ein Straßentheil für Fußgänger, ein anderer als Reitweg, ein dritter als Fahrstraße und ein vierter als Schienenstraße dienen solle[17]), würde sie doch dessen Benutzung sich ebensowenig vorbehalten dürfen, wie diese der Fußgänger-, Reit- oder Fahrstege. Daß wenn auf Gemeindekosten die Gleisanlage erfolgt, die Gemeinde auch befugt sei, deren öffentliche Benutzung ausdrücklich in der Weise zu beschränken[18]), daß sie dieselbe nur mittelst ihrer Fahrzeuge gestattet, um sich eine Ein-

[17]) Diese Befugniß steht blos der Straßenpolizei zu. Löning a. a. O. § 142[6] S. 572; Germershausen I 427.

[18]) Eine derarte Befugniß ist den Preußischen Städteordnungen fremd und steht mit dem Staatsaufsichtsrecht in Widerspruch. Preuß. G 2. Juli 1875.

nahmequelle zu verschaffen[19]), indem sie auf Kosten und für Rechnung der Gemeinde das Straßenbahngewerbe betreibt, sowie die Schienenanlage dann für diesen Zweck allein da sei und sie aus diesem Gesichtspunkte ein Recht habe, die öffentliche Benutzung derselben zu beschränken, ist vielmehr ein arger Trugschluß.

§ 68. Das Gebrauchsrecht des Anlagebesitzers.

Der Eigenthumsbestandtheil der »Unbeschränktheit« berechtigt den Gleisanleger über die Gleisanlage in jeder beliebigen Weise zu verfügen. In dem Inhalte seines diesbezüglichen Rechtes treten vornehmlich drei Aeußerungen hervor, Gebrauch, Veräußerung und Aufgabe, welche getrennt zu behandeln sind.

Gebrauchen kann der Anleger den Schienenweg entweder selbst oder durch einen Dritten, welchem er die Berechtigung dazu überträgt. Die Nutzung ist deshalb eine ursprüngliche oder abgeleitete. Letztere erfolgt entweder auf Rechnung und Gefahr des Gleiseigners, in welchem Falle ein Auftrag oder eine Geschäftsbesorgung den Rechtsgrund bildet, oder zu Gunsten des Gebrauchnehmers, an den die Ueberlassung entgeltlich oder freigebig, dauernd oder vorübergehend geschehen sein kann. Nicht minder ist eine gleichzeitige Nutzung durch mehrere in doppelter Weise denkbar, daß entweder sie sämmtlich den Schienenweg in seiner vollen Länge oder der Einzelne nur Theile desselben befahren darf, was nicht einmal von allen in gleicher Weise und mit gleichartiger Triebkraft bewerkstelligt zu werden braucht. Vielmehr findet bisweilen auf derselben Strecke zugleich thierische und mechanische Kraft Verwendung.

Im Umfange der Nutzbarkeit ist der Gleiseigner unbeschränkt, sobald nicht etwa die Einbaugenehmigung die Art und das Maß des zulässigen Gebrauches begrenzt hat oder die Polizei hindernd

[19]) Daß die Gemeinde für ihre Gewerbebetriebe das Recht der Ausschließlichkeit genießt, ist in der Gewerbe-Ordnung nicht ausgesprochen und widerstreitet deren grundsätzlichen Aufhebung der ausschließlichen Gewerbeberechtigungen. GwO § 10.

eingreift[1]). Er darf namentlich Dritten die Benutzung oder Mitbenutzung durch Befahren seiner Gleise einräumen, so lange und sofern er sich dieses Rechtes nicht ausdrücklich begeben hatte. Ebenso darf er sein Gleis ganz unbenutzt liegen lassen, soweit nicht die Polizei oder Verträge entgegenstehen. Von einer etwa eingegangenen Verpflichtung, auf die Dauer der ertheilten Einbaugenehmigung einen den örtlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Betrieb zu unterhalten, wird er wieder frei und zur Gebrauchseinstellung berechtigt, sobald durch die Erträge die Betriebskosten nicht mehr gedeckt werden und die Betriebsführung dauernde Zuschüsse erfordert. Darin sehen nämlich die Einen veränderte Umstände, die Anderen einen so wesentlichen Irrthum in Thatsachen, daß er die Zusage zu entkräften vermöge. Dementsprechend darf in derarten Fällen nicht auf Fortsetzung der Benutzung, sondern nur auf Erlöschen des Einbaubestandsrechtes und auf Schadensersatz geklagt werden.

§ 69. Das Veräußerungsrecht des Anlagebesitzers.

Unter Veräußerung ist jede Aufgabe der Gewalt über eine Sache zu verstehen. Dieselbe kann entweder in der Absicht geschehen, die besessene Gewalt auf einen Anderen zu übertragen, oder unbekümmert ob jemand sie ergreifen wird. Daraus ergeben sich zwei Abarten, die Uebertragung und die Aufgabe (Dereliktion), deren erstere gemeinüblich Veräußerung im engeren Sinne genannt, welcher Sprachgebrauch vorliegend beibehalten wird. Bald können sämmtliche Bestandtheile der besessenen Gewalt, bald nur einzelne Aeußerungen den Gegenstand der Ueberlassung bezw. der Ergreifung bilden. Das letztere geschieht bei der Verpfändung und der Pfändung. Demgemäß werden hier diese drei Erscheinungen auseinander zu halten sein.

I. Das Veräußerungsrecht, welches jedem Eigenthümer naturgemäß zusteht, ist für den Gleiseigner gleichfalls hinsichtlich der Person des Abnehmers und der Abnahmebedingungen ein völlig freies. Gebräuchlich wird jedoch vorbehalten, daß zur Ver-

---

[1]) Oben § 31 S. 70, § 48 S. 129, § 60 S. 164.

äußerung die Zustimmung des Straßeneigenthümers oder der Polizei einzuholen sei[1]). Diese Bedingung ist dem gutgläubigen Erwerber gegenüber jedoch unwirksam, sodaß ihre Nichterfüllung zwar das Rechtsgeschäft nicht ungültig macht, ihm jedoch ein Rücktrittsrecht wegen Irrthum in wesentlichen Thatsachen giebt, weil ihm durch die übergangenen Mitbetheiligten unüberwindbare Schwierigkeiten bereitet werden können. Es berechtigt den übergangenen Straßeneigenthümer zur Schadensersatzklage oder Geltendmachung von Vertragsstrafen gegen den Veräußerer, während die Polizeibehörde kaum etwas unternehmen kann, da ein Verstoß gegen die Ordnung schwerlich erweisbar sein wird. Die Beweislast wird den Erwerber treffen, der die Unkenntniß der Vorbehalte und daß er solche nicht verschuldet habe, nachzuweisen haben wird, da allerdings nahe liegt, daß er sich um den Inhalt der Einbaugenehmigung bekümmert[3]).

Das Veräußerungsgeschäft kann ein lästiges oder freigebiges, im ersteren Falle Kauf oder Tausch, im letzteren Schenkung sein und unter Lebenden oder von Todeswegen eintreten. Ein Wechsel in der Person der gesetzlichen Vertreter einer Rechtsperson oder in der Form der Vertretung (z. B. durch Umwandlung einer Kommanditgesellschaft auf Aktien in eine Aktiengesellschaft) stellt dagegen noch keine Veräußerung her. Dagegen thut dies das Aufgehen (Fusion) einer Gesellschaft in eine andere, oder zweier in eine neue, indem thatsächlich es zur Aufgabe des Eigenthums auf der einen und dessen Erwerb auf der anderen Seite kommt. Die Vererbbarkeit des Gleisgebrauchsrechtes ist, soweit es sich um die gesetzliche Erbfolge handelt, eine unbeschränkte, sodaß bestehende vertragsgemäße Beschränkungen der Uebertragbarkeit blos Testamentserben gegenüber störend wirken würden.

---

[1]) Oben § 24 S. 52, § 60 S. 164.

[2]) Oben § 60 S. 165.

[3]) Die Frage der Beweislast ist keine unstreitige, weil es vorkommt, daß die Straßeneigenthümer in Nebenschriftstücken anderweite abweichende Bestimmungen treffen, als die Einbaugenehmigung ausspricht. Diese Form ist ungewöhnlich, braucht deshalb nicht vermuthet zu werden und muß folgeweise bewirken, daß die Kenntniß etwaiger auf deren Inhalt gestützte Beschränkungen der Veräußerbarkeit dem Erwerber nachzuweisen ist. Dieser Fall hat § 60 S. 165 vorgeschwebt.

Gegenstand der Veräußerung kann die ganze Anlage oder nur ein Theil derselben bilden. Wo gesetzlich die Zulassung ausländischer Rechtspersonen als Anleger von Straßenbahnen erschwert oder beschränkt ist[4]), gilt solches ohne Unterschied, ob es im öffentlichen oder Privatrechte seine Stütze findet, dergestalt für den Erwerb, daß das bezügliche Rechtsgeschäft unwirksam ist, wenn der Erwerber den gesetzlichen Ansprüchen nicht genügt.

Dies alles gilt jedoch nur bei freihändiger Veräußerung; tritt indeß eine Zwangsveräußerung ein, so wird dem Erwerber gegenüber der auf die Gleiseinbaugenehmigung gestützte Vorbehalt der Zustimmung hinfällig werden, ohne daß es darauf ankommt, ob die Form der Versteigerung beobachtet, oder freihändig der Erwerber gefunden wurde, da es sich jedenfalls um eine gerichtliche Maßnahme zu Gunsten von Gläubigern handeln wird, die durch Abkommen nicht unwirksam werden dürfen, welche unter Mitwirkung des Schuldners entstanden und dessen Gläubigern vor Begründung ihrer Schuldverhältnisse von dem Berechtigten nicht mitgetheilt waren[5]).

II. Da die Verpfändbarkeit ein Ausfluß der Veräußerlichkeit ist, gilt sinngemäß Gleiches für diese. Denn was einen Verkaufswerth hat und den Verkauf zuläßt, kann in der Regel auch Gegenstand der Verpfändung sein d. h. jemandem für die Befriedigung seiner Forderungen überlassen werden, um nöthigenfalls durch deren Veräußerung den Schuldbetrag zurückzuerlangen. Deshalb wird das Straßenbahnunternehmen allgemein für verpfändbar gehalten. Nicht blos der Schienenweg, also die Anlage, sondern auch die Betriebsmittel, Triebkräfte, ja selbst die Erträgnisse sind bald jeder für sich, bald zusammen, bald ist sogar die Gesammtheit der das Unternehmen ausmachenden körperlichen und körperlosen Sachen als geeignete Pfandgegenstände bezeichnet worden. Gebräuchlich enthalten nämlich die Schuldurkunden der Straßenbahnunternehmer eine Bestimmung, daß für die Tilgung

---

[4]) Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 2.

[5]) So gerichtsseitig entschieden in dem Streitfalle betr. das in Vermögensverfall gewesene Straßenbahnunternehmen zu Hagen, wo im Laufe des Konkurses die Anlage zugunsten der Gläubigerschaft veräußert wurde.

der Schuld das Bahnunternehmen, der Schienenweg, die sämmtlichen zum Betriebe dienenden Gegenstände, sowie die Erträge haften. Jene Erklärung ist jedoch wirkungslos, sobald daran gedacht wird, daß der Berechtigte dadurch etwaigen sonstigen Gläubigern gegenüber ein Vorrecht an den betreffenden Sachen habe. Zur Entstehung eines Pfandrechtes genügt nämlich nicht die Willenserklärung des Eigenthümers oder eine richterliche Verfügung, sondern muß bei beweglichen Sachen die Uebergabe, bei unbeweglichen die Eintragung in die Grundbücher hinzutreten. Beide Erfordernisse sind nach Lage der Umstände unerfüllbar. Zur Eintragung kann es nicht kommen, weil für Schienenwege keine Grundbuchblätter bestehen; die zur Begründung eines Faustpfandes benöthigte körperliche Uebergabe der beweglichen Sachen an den Pfandgläubiger verbietet sich, weil durch ihre Ausantwortung der Unternehmer den Gebrauch für seine Betriebszwecke verlieren würde, zu welchem er vielmehr ihren Besitz zurückbehalten muß. Erklärungen der vorberegten Art in Schuldurkunden haben also keine wirksame Bedeutung. Wirksam verpfändbar sind vielmehr blos die Bahnhofsgrundstücke, sofern nämlich Straßenbahnunternehmer auf eigenen Grundstücken ihre Stallungen und Schuppen errichtet und nicht etwa Bauten auf fremdem Boden aufgeführt haben; ihre Verpfändung hat durch Eintragung von Hypotheken oder Grundschulden zu geschehen. In beiden Formen tritt eine Bestrickung derselben für die Schuld mit verschiedener Wirkung ein[6]). Die Ausführung bietet jedoch Schwierigkeiten, weil die Uebertragung und Umschreibung auf den Forderungsnachfolger weitläufig und kostspielig ist. Auch sind die Bahnhofsgrundstücke nur Bestandtheile des Unternehmens, sodaß ihre Verpfändbarkeit nicht diese des Unternehmens oder der Anlage erfaßt.

III. Der richterlichen **Pfändung**[7]) sind aufgrund vollstreckbaren Schuldtitels weder die Betriebsmittel oder Triebkräfte noch die Betriebseinkünfte noch die Bahnhofsgrundstücke noch das Schienen-

---

[6]) Für die letzteren haftet nur das Grundstück, für die ersteren hat überdies auch der Besteller persönlich zu haften. Wo, wie in Bremen, Grundstücksbelastung durch Handfesten besteht, können Handfesten auf Straßenbahngrundstücken vorkommen.

[7]) CPO § 108 ff.

gleis entzogen, während von der Pfändung des Betriebes keine Rede sein kann. Sie bewirkt für den Gläubiger ein Vorzugsrecht gegenüber späteren Pfandsuchern. Die körperliche Uebergabe wird durch äußere Merkmale bewirkt, nämlich durch Anlegen von Siegeln. Der Umstand, daß die beregten Gegenstände dem Straßenverkehre dienen, hindert nicht das Anbringen von Siegeln an Wagen, Pferden und selbst dem Gleise, doch braucht die Polizei solches nicht zu dulden, welche vielmehr zur Vermeidung eines öffentlichen Aergernisses verbieten darf, daß die betreffenden Stücke im Verkehr bleiben, dagegen nicht berechtigt ist, die Entfernung der Siegel zu fordern und die Pfändung dadurch unwirksam zu machen. Endlich ist die gesammte Anlage und das sämmtliche Betriebsmaterial zusammen pfändbar, im Wege des Meistgebotes verkäuflich und durch Zuschlag an den Ersteher übertragbar. Das Verfahren vollzieht sich in der Form für die Pfändung beweglicher Sachen bezw. von Forderungen.

§ 70. Das Beseitigungsrecht der Bahnanlage.

Die Bahnanlage hört auf durch ihre Aufgabe oder den Verlust des Einbaurechtes oder die obrigkeitliche Untersagung des Fortbestandes.

I. Die Aufgabe der Bahn ist das Recht des Eigenthümers[1]). Wenn er desselben sich nicht etwa zugunsten des Gemeinwohles oder dem Straßeneigenthümer gegenüber begeben hat oder es ihm landesgesetzlich entzogen ist, indem die Anlage bei ihrer Aufgabe durch den Anleger für den Staat beansprucht wird[2]), darf es ihm nicht verwehrt werden. Die Anlage einfach im Stiche zu lassen, geht indeß nicht an, vielmehr bewirkt die Aufgabe die öffentlichrechtliche Verpflichtung zur Wiederinstandsetzung des Straßenkörpers, von welcher nur Befreiung einzutreten pflegt, wenn für den Aufgebenden ein Anderer in dessen Straßenunterhaltungspflicht eintritt. Gemeinüblich ist bald dem Aufgebenden, bald dem Straßeneigenthümer ein Wahlrecht eingeräumt, den früheren Straßenzustand

[1]) Oben § 27 S. 58, § 42 S. 109, § 64 S. 180.
[2]) Bayern V 20. Juni 1855 § 7, Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 10.

herzustellen oder die Gleise bald unentgeltlich, bald gegen eine ihm gebührende Abfindung dem Straßeneigenthümer zu überlassen.

II. Verlust des Einbaurechtes tritt durch Rücknahme oder Erlöschen oder Verwirken ein. Ein Rücknahmerecht ist bisher nur selten für den Fall begründet worden, daß der Straßeneigenthümer zum Selbstbetriebe übergehen will, und dergestalt in die Form des Ankaufsrechtes[3]) gekleidet, daß die Anlage gegen Entschädigung ihres Werthes zu übereignen ist. Das Erlöschen der Einbaupacht ist Folge des Fristenablaufes, während das Verwirken als Strafe eines vertragswidrigen Verhaltens ausbedungen zu sein und einzutreten pflegt[4]). In beiden Fällen steht dem Straßeneigenthümer gebräuchlich das Wahlrecht zu, Beseitigung der Anlage unter Wiederherstellung des früheren Zustandes oder unentgeltliche Uebereignung der Anlage zu verlangen. Kommt es zu letzterer, so liegt eine Veräußerung der Anlage vor und zwar eine Hingabe an Zahlungsstatt, indem das Recht auf die Anlage einen Theil des bedungenen Entgeltes für das verstattete Einbaurecht abgegeben hat.

III. Die Untersagung setzt ein geordnetes Verfahren voraus, erfolgt aus Rücksichten des Gemeinwohles, giebt dem Eigenthümer einen Ersatzanspruch, dessen Höhe im Rechtswege endgültige Feststellung findet, und ist bereits erörtert worden[5]).

IV. Das berührte Wahl- und Rücktrittsrecht hat dahin geführt, von einem Heimfallrechte der Bahnanlage zu sprechen, worunter man indeß blos das Recht auf unentgeltliche Ueberlassung der Anlage für den Fall ihrer Aufgabe verstanden wissen will. Die Bezeichnung ist schon um deshalb ungenau, weil nichts heimfallen kann, was dem Erwerbsberechtigten nicht schon früher gehört hatte, schon einmal in seiner Gewalt gewesen war. Von einem Heimfallen kann also blos bei abgeleiteten Rechten die Rede

---

[3]) z. B. Düsseldorf Art. 33; Frankfurt a. M. § 25; München § 11.

[4]) Daß die durch einen Arbeiterausstand erzwungene, zeitweise Unterbrechung bezw. Einstellung des Betriebes ungeeignet sei, das Verwirken des Einbaurechtes herzustellen, sondern als »unvermeidbarer Zufall« behandelt werden müsse, ist in dem bisher einzigen diesbezüglichen Streitfalle (zu Prag) ausgesprochen worden. Straßenbahn IV (1891) S. 192. Oben § 42 II 111.

[5]) Oben § 27 S. 58, § 29 S. 65, § 42 S. 113 ff.

sein. Diese Eigenschaft geht aber dem Recht an der Anlage ab, welche durch den zur Uebereignung Verpflichteten ja erst geschaffen wurde, sodaß sein Recht ein ursprüngliches ist. Das Heimfallen trifft nur für das Einbaurecht zu, welches allerdings vormals ein Bestandtheil des Eigenthums am Straßenkörper war, jetzt zurückkommt und so den fehlenden Bestandtheil der Widersprechbarkeit wiederherstellt.

V. So oft es zur Ausübung des Uebereignungsrechtes kommt, endet übrigens blos das Recht des bisherigen Eigenthümers und nicht die Anlage, liegt ein Veräußerungsgeschäft und kein Untergang der Sache vor, sodaß streng genommen nicht von einem Ende der Anlage, sondern nur von einem Verluste des Rechtes auf deren Fortbestand in der Person des bisherigen Eigenthümers die Rede sein dürfte. Jedenfalls hören für den Aufgebenden die mit dem Rechte zur Anlage in Wechselwirkung stehenden Verpflichtungen der Reinigung und Unterhaltung, sowie die persönliche Verantwortlichkeit bei dem thatsächlichen Fortbestande der Anlage nur auf, soweit sie auf den Erwerber übergehen, was eine Uebernahmeerklärung voraussetzt. Solche erfolgt natürlich unbeschadet des obrigkeitlichen Rechtes, Beseitigung zu verlangen, welches durch die Abmachungen in der Gleiseinbaugenehmigung nicht berührt wird, sodaß die Polizei nach ihrem pflichtschuldigen Ermessen selbst dort Beseitigung zu fordern vermag, wo Wahlrechte vertragsgemäß begründet sind [6]).

VI. Etwaige bestellte Kautionen [7]), soweit sie nicht vorher verwirkt waren, werden durch die Aufgabe frei und sind auszuantworten. Der die Gleise übernehmende Straßeneigenthümer hat also bei Uebernahme der Gleise die Freigabe einer etwaigen bei der Obrigkeit bestellten und von dieser wegen Fortbestandes der Möglichkeit, daß sie noch gebraucht werden könnte, zurückbehaltene Sicherheit zu bewirken d. h. sie abzulösen. Daß solche mit der Anlage ohne weiteres auf dessen Erwerber übergeht, ist unrichtig, sodaß ihre Abtretung ausdrücklich auszubedingen ist.

---

6) Oben § 27 S. 59.

7) Oben § 48 S. 131.

II. Bahnbetrieb.

§ 71. Betriebsgegenstände.

Zur Führung des Straßenbahnbetriebes sind Bahnhöfe, Triebkräfte, Wagen und verschiedene andere Ausrüstungsgegenstände erforderlich.

I. Die Bahnhöfe sind zur Unterbringung der Triebkräfte und Wagen bestimmt, werden bei elektrischen Betrieben überdies die Maschinen zur Erzeugung der bewegenden Kraft enthalten müssen. Nur vereinzelt auf Pachtgrundstücken errichtet, sind überwiegend eigene Grundstücke dazu erworben. Solche bilden keinen Bestandtheil der Bahnanlage, weshalb die Abreden über deren etwaigen Eigenthumsübergang auf sie keine Anwendung finden. Mitunter wird indeß in den Gleiseinbauverträgen ein Recht auf Erwerb der Bahnhofsgrundstücke bald zum Selbstkostenpreise, bald zu einem späterer Abrede vorbehaltenen oder durch Sachverständigengutachten festzustellenden Preise begründet. Der Grundstückserwerb kann nur freihändig geschehen, indem das Enteignungsrecht, selbst wenn es für die Anlage ertheilt ist, dazu nicht ausreicht.

Wo Auflassung vor Gericht die Uebergangsform des Grundeigenthums bildet, gilt solches auch für Straßenbahngrundstücke. Die Erwerbsbedingungen sind freier Vereinbarung überlassen, sodaß bald volle Auszahlung, bald Uebernahme von Schulden in Anrechnung auf den Kaufpreis, bald theilweise Stundung des letzteren eintritt. Hinsichtlich der Bebauung gelten die ortsüblichen baupolizeilichen Beschränkungen. An der Aufstellung besonderer Erschwerungen oder Erleichterungen für sie fehlt es, doch wird man für sie diejenigen Bestimmungen anwenden dürfen, welche für gewerbsmäßig unterhaltene Stallungen oder für Grundstücke gegeben sind, in welchen bestimmungsmäßig größere Mengen brennbarer Stoffe aufbewahrt werden, weil allerdings besondere Belästigungen und größere Feuersgefahr vorliegen[1]). Die Bahn-

---

[1]) R. Hilse BPO 105⁶, ⁸.

hofsgrundstücke sind mit Hypotheken oder Grundschulden belastbar, für Schulden pfändbar, und zur Befriedigung der Gläubiger durch gerichtliche Zwangsversteigerung verkäuflich. Bei der Anlegung von Bahnhöfen in erpachteten Grundstücken ist es rathsam, nicht allein das Pachtrecht als Grundstückslast eintragen und sich für dasselbe ein Vorrecht vor eingetragenen Schuldposten einräumen zu lassen, sondern überdies sich die Ankaufsmöglichkeit durch Begründung eines Kaufs- oder Vorkaufsrechtes zu sichern. Solches bedarf der Eintragung, falls es gegen dritte Erwerber des Pachtgrundstückes wirksam werden soll. Auf einen Rechtsnachfolger des Betriebsunternehmers gehen alle vorgedachten Rechte ohne besondere Abtretung bezw. Grundstücksauflassung nicht über, verbleiben vielmehr dem Betriebsveräußerer.

II. Hinsichtlich der Triebkräfte unterliegt der Unternehmer aus öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten den bereits erörterten[2]) Beschränkungen. Abgesehen davon steht es in seinem Belieben, welche Kraft er verwerthen, wie und woher er solche beziehen will. Er ist namentlich nicht etwa an vorzugsweise Verwendung heimischer Erzeugnisse der Viehzucht oder des Gewerbes gebunden, kann sie eigenthümlich oder nur zum Gebrauche erwerben. Als bewegliche Sachen sind thierische Triebkräfte, Lokomotiven und sonstige bewegliche Kraftmaschinen nur durch Faustpfand oder durch körperliche Pfändung für Schulden bestrickbar. Ersteres wird wegen der fehlenden Möglichkeit einer körperlichen Uebergabe an den Gläubiger rechtswirksam nicht entstehen können. Pfändung durch Anlegung von Siegeln ist rechtlich nicht ausgeschlossen.

III. Bezugsquelle und Bezugsweise der benöthigten Wagen ist gleichfalls dem freien Ermessen des Betriebsunternehmers mit den durch polizeiliche Rücksichten gebotenen[3]) Beschränkungen gestattet. Ob zwei- oder einspännige, offene oder geschlossene, einräumige oder Decksitz-Wagen zu beschaffen und einzustellen sind, wird nur vereinzelt in Gleiseinbauverträgen vorgesehen, überwiegend vielmehr der Selbstbestimmung überlassen. Die Selbstaus-

---

[2]) Oben § 40 S. 99 ff.
[3]) Oben § 39 S. 96 ff.

führung in eigenen Werkstätten bildet die Ausnahme, der Bezug aus Wagenbauanstalten die Regel. Die Instandsetzung wird dagegen umgekehrt meist in eigenen Werkstätten geleistet, welche als Nebenbetriebe bei der Straßenbahnberufsgenossenschaft zugelassen werden. Während vormals überwiegend ausländische Bezugsquellen gewählt wurden, pflegen die Wagen neuerdings fast ausnahmslos im Inlande hergestellt zu werden. Das ihrem Bezuge zugrunde liegende Rechtsgeschäft ist in der Regel die Lieferung, selten der Kauf, noch seltener Werkverdingung. Eine miethsweise Entnahme zum Gebrauche gegen Entgelt von Dritten gehört zwar zu den Seltenheiten, ist indeß rechtlich nicht ausgeschlossen. Ihrer Verpfändung stehen die nämlichen Behinderungen entgegen, wie bei den Triebkräften. Ihre Beschlagnahme und Zwangsveräußerung wird dagegen durch den bestimmungsgemäßen Gebrauch nicht abgeschnitten, ihre wirksame Vornahme sogar nicht einmal durch die Inbetriebsetzung aufgehalten, sodaß eine Siegelung durch den Gerichtsvollzieher selbst während der Fahrt geschehen könnte.

IV. Für die sonstigen Ausrüstungsgegenstände (Geschirre, Dienstkleidung, Dienstlaternen und ähnlichen mehr) gilt im allgemeinen das Gleiche mit der Maßgabe, daß überwiegend die Selbstherstellung in eigenen Werkstätten dem Bezuge von Dritten vorgezogen wird. Der gebräuchlichen Polizeivorschrift[4]), daß der Unternehmer den der Polizeiaufsicht unterstehenden Werkthätigen die vorgeschriebene Dienstkleidung vorzuhalten hat, ist

[4]) Dieselbe unterliegt hinsichtlich der Form, Farbe und Abzeichen der Genehmigung der Polizeibehörde. Außerdem ist als nothwendiges Abzeichen jedem Dienstkleidungspflichtigen eine bestimmte Nummer beizulegen, welche vorn an der Kopfbedeckung getragen wird. Vergl. Aachen § 4, Altona § 4, Augsburg § 4, Berlin § 4, Braunschweig § 6, Bremen § 8, Bremerhaven § 5, Breslau § 4, Bromberg § 16, Charlottenburg § 5, Chemnitz § 6, Crefeld § 7, Danzig § 3, Dortmund § 8, Duisburg § 4, Düsseldorf § 4, Elberfeld § 3, Frankfurt a. M. a. § 4, b. § 5, Gladbach § 4, Goldbeck § 4, Halberstadt § 3, Halle § 3, Hamburg a. § 14, b. § 15, Hannover § 13, Heidelberg § 4, Ingolstadt § 4, Karlsruhe a. § 4, b. § 16, Kassel a. § 11, b. § 6, Kiel § 7, Koblenz § 2, Köln § 19b, Königsberg § 3, Königswinter § 1^{2}, Lichterfelde-Teltow § 5, Lübeck § 10^{1}, Magdeburg a. § 4, Mannheim § 17, Metz § 5, Offenbach § 2, Posen § 4, Rüdesheim § 1^{2}, Schönebeck § 6^{5}, ^{6}, Stettin § 4, Straßburg § 18b, Uetersen § 16, Wandsbeck § 15, Wiesbaden a. § 3, b. § 4, Wiesloch § 4^{2}.

verschiedentlich die Deutung gegeben, daß die beregten Bediensteten ein Recht auf freie Gewährung der Dienstkleidung hätten, und der Unternehmer nicht berechtigt sei, hierfür einen Lohnabzug zu machen. Dies ist rechtsirrthümlich, da die beregte Bestimmung offenbar nur den Zweck verfolgt, die Durchführung des Tragens einer Dienstkleidung nicht etwa durch die ungünstigen Vermögensverhältnisse der zum Tragen Verpflichteten vereitelt zu sehen. Dem Unternehmer soll also nur die Verauslagung der Anschaffungskosten aufgebürdet, dagegen nicht abgeschnitten werden, nachher die Bediensteten dafür in Anspruch zu nehmen. Seinem Recht hierzu steht GwO § 115 keineswegs entgegen.

V. Einen wirthschaftlich hervorragenden Bedarfsgegenstand für den Betrieb giebt bei thierischer Triebkraft das Futter und die Streu, bei mechanischer das Feuerungsmaterial ab. Der Bezug pflegt freihändig oder höchstens in beschränktem Bietungswege zu geschehen. Das Rechtsgeschäft ist die Lieferung, sodaß obwaltende Streitigkeiten überwiegend nach Handelsrecht ihre Beurtheilung finden werden, da einerseits die Abgabepflichtigen fast ausnahmslos Kaufleute sind, indem nur selten unmittelbar von dem Gewinner der fraglichen Bedarfsgegenstände bezogen wird, andererseits die beziehenden Betriebsunternehmer selbst Kaufmannseigenschaft haben, was bei allen Aktiengesellschaften zutrifft. Sehr häufig wird die Form der Termingsgeschäfte gewählt, wobei es sich indeß ausnahmslos um wirkliche Abgabe und Annahme der Waare, welche zur gesetzten Zeit thatsächlich gebraucht wird, handelt. Die Wahl dieser Form wird beliebt, um einerseits den benöthigten Aufwand für das Betriebsjahr im Voraus fest zu übersehen und andererseits, weil Speicher meist fehlen, sowie die Mühwaltung und Verluste bei der Bearbeitung großer Lagerbestände gescheut werden. Die beiderseitigen Rechte und Pflichten aus dem Lieferungs- bezw. Terminsgeschäfte finden später Darstellung.

§ 72. Das Recht zum Betriebe.

Für die Betriebsführung sind auseinander zu halten das Recht zum Betriebe und die Rechte aus der Betriebsführung. Jeder im Inlande zu Gewerbeunternehmungen Fähige ist befugt, das Straßen-

bahngewerbe auszuüben, sobald er den gesetzlichen oder polizeilichen Anforderungen dazu genügt. Da deren Art und Umfang bereits Erörterung gefunden hat[1]), verbleiben nur noch die Gesichtspunkte vermögensrechtlicher Natur zu erwähnen.

Der Betrieb hat den Bestand eines Schienenweges im Straßenkörper zur nothwendigen Voraussetzung, welcher das Eigenthum des Straßeneigenthümers oder eines von ihm verschiedenen Einbauers sein, dem Betriebsunternehmer selbst oder einem Fremden gehören kann. Daraus folgt, daß das Recht zum Betriebe ent weder aufdas Eigenthum am Schienenwege oder auf eine erlangte Benutzungsgenehmigung zu stützen ist. In letzterem Falle muß ein Rechtsgeschäft zwischen Gleiseigenthümer und Betriebsunternehmer der Betriebseröffnung vorausgegangen sein, welches die Grundlage des Betriebsrechtes bildet und dessen Gegenstand die Ueberlassung des Gebrauches ausmacht, welche entgeltlich oder unentgeltlich, auf bestimmte Zeit oder widerruflich gewährt werden kann. Vornehmlich hat man es hierbei mit Pacht (Miethe), Leihe oder Prekarium zu thun. Rechtsgeschäfte von Todeswegen sind zwar nicht ausgeschlossen, indeß bisher noch nicht vorgekommen.

I. **Pacht** oder **Miethe**[2]) ist ein zweiseitiges lästiges Rechtsgeschäft, durch welches der Gebrauch des Schienenweges gegen Entgelt überlassen bezw. erworben wird. Die Höhe und Art der Gegenleistung sowie die sonstigen Ueberlassungsbedingungen sind der freien Vereinbarung vorbehalten. Bald wird der ausschließliche, bald nur der Mitgebrauch zugebilligt. Letzterenfalls sind Abreden über den Umfang, in welchem jeder der beiden Betheiligten den Weg befahren darf, welchem von ihnen das Vorrecht zusteht, wenn beiderlei Fahrzeuge gleichzeitig eintreffen, wer Ordnung, Reinlichkeit und Unterhaltung besorgen bezw. für dieselbe der Polizei gegenüber verantwortlich sein soll, ob weitere Mitgebrauchsrechte zugestanden werden dürfen oder ausgeschlossen sind, zu treffen, weil sonst Streitigkeiten unvermeidlich sind. Das Entgelt kann in einer

[1]) Oben § 29 S. 62, § 49 S. 120.

[2]) Tit. loc. et cond. D. XIX 2, Cod. IV 65; ALR I 21 §§ 258 ff.; c. c. Art. 1708 ff.; BGB § 1187 ff. Vergl. **Arndts** §§ 309—314; **Windscheid** II § 400; **Dernburg** II § 166; **Zachariä**: Franz. Civilrecht (1875) § 362 ff.

festen Summe oder in einem Antheile an dem Erträgnisse bestehen. Gemeinüblich wird dasselbe in der Weise festgesetzt, daß, so oft ein Alleingebrauch den Vertragsgegenstand bildet, die Unterhaltung und Reinigung des Schienenweges dem Pächter obliegt, sodaß diesem die Zahlung einer Pachtsumme und Naturalleistungen in Form der Uebernahme der Reinigung und Unterhaltung des Bahnkörpers obliegen. Beim Miethen des Mitgebrauchs wird neben der als Ersatz für die Einnahmeausfälle bedungenen Pachtsumme gewöhnlich noch ein Beitrag zu den Unterhaltungs- und Abnutzungskosten gefordert, welcher zu dem thatsächlichen Aufwande in gleichem Verhältnisse steht, wie die Zahl der vom Pächter befahrenen zur Zahl der beiderseits geleisteten Nutzkilometer.

Die Pacht giebt nicht ohne weiteres das Recht zur Unterpacht. Deshalb erlangt der Pächter oder Mitpächter eines Schienenweges kein Recht zur Weiter- oder Unterüberlassung, sodaß dessen Einräumung ausdrücklich erfolgen müßte.

Die Dauer des Gebrauchsrechtes wird bald auf feste Zeit vereinbart, bald wird eine Kündigung vorgesehen, welche gemeinüblich zunächst auf eine Reihe von Jahren ausgeschlossen ist und später beiden Theilen gleichmäßig zusteht. Mit Ablauf der Pachtzeit bezw. Kündigungsfrist endet das Gebrauchsrecht, welches außerdem mit Erlöschen des Einbaurechtes in der Person des Verpächters, Wegfall des Schienenweges oder Untersagung der Anlage aufhört, um in den letzteren drei Fällen unter Umständen einen Schadensanspruch zurückzulassen. Gebräuchlich wird aus gewissen Gründen dem Verpächter das Recht zum Entheben des Pächters und umgekehrt diesem das einseitige Rücktrittsrecht vorbehalten. Unter ihnen pflegt der Eintritt von Unzuträglichkeiten aus dem Pachtverhältnisse obenan zu stehen.

Da niemand mehr oder anders gestaltete Rechte übertragen darf, als er besitzt, gehen naturgemäß die polizeilichen oder vertragsgemäßen Beschränkungen oder Verpflichtungen bezüglich des Umfanges der Beförderungsleistung, des Fahrpreises, des Duldens von Störungen und dergleichen auf den Pächter über.

Vereinzelt ist behördlicherseits ein Verpachtungszwang durch die Aufnahme einer dahin gehenden Bedingung in der bau- bezw. straßenpolizeilichen Genehmigung herzustellen versucht worden, daß

der Gleiseinbauer die Benutzung der Gleise auf behördliches Verlangen bald entgeltlich, bald unentgeltlich gestatten müsse. Die Rechtsbeständigkeit derarter Auflagen ist zu bezweifeln. Sollten sie jedoch dem Erbauer gegenüber wirksam sein, so würden sie dergestalt auf der Anlage haften, daß der Pächter gleichfalls daran gebunden wäre und aus eigener Person sich gegen die Mitbenutzung nicht auflehnen könnte. Gleiches gilt von der nach ihrer Rechtsmäßigkeit gegenüber dem Unternehmer nicht minder zweifelhaften Auflage in manchen Bahnbau-Genehmigungsscheinen, auf Verlangen der Ortspolizeibehörde die durch öffentliche und militärische Zwecke etwa bedingte Beförderung von Personen und Lasten zu bewirken, oder falls sie selbst hierzu nicht in der Lage sein sollte, zu diesen Zwecken den betreffenden Behörden ihre Gleise zur Benutzung zu überlassen. Allerdings pflegt die Benutzung dahin eingeschränkt zu sein, daß durch sie der Betrieb des Unternehmens nicht gänzlich gehindert werde und von ihr nur in außerordentlichen Fällen Gebrauch gemacht werden dürfe. Auch wird sie nicht unentgeltlich verlangt, die Feststellung der zu gewährenden Entschädigung bei Mangel gütlicher Vereinbarung vielmehr durch die Ortspolizeibehörde zugesagt, welche dieselbe nach dem Umfange der Benutzung, der Größe der Betriebsstörung und dergleichen bestimmen werde, wobei allerdings zweifelhaft ist, ob solches in den Befugnissen der Polizei[3]) liegt.

II. Erfolgt die Ueberlassung der Bahn zum Gebrauche unentgeltlich, so richten sich die beiderseitigen Rechte und Verbindlichkeiten, wie die Einen meinen, nach den Regeln der Gebrauchsleihe (Commodatum)[4]), während Andere das römisch-rechtliche Prekarium[5]) für vorliegend halten. Jedenfalls haftet der Unternehmer dem Gleiseigenthümer regelmäßig für jedes Versehen, nicht auch für den Zufall und die dadurch verursachten Beschädigungen des Bahnkörpers, darf über die ihm zugestandene Benutzung nicht hinausgehen, sodaß er den Gewinn aus einem ver-

---

[3]) Oben § 26 S. 58.

[4]) Tit. comm. D. XIII 6; ALR I 21 § 229; c. c. Art. 1875 ff.; BGB § 1173 ff.; **Arndts** § 284; **Koch**: Preuß. Privatrecht § 644; **Zachariä** § 391.

[5]) **Arndts** § 135 S. 28 ff.

tragswidrigen Mehrgebrauche herauszugeben hat, und hat nach Fristablauf jedes weiteren Gebrauches sich zu enthalten. Umgekehrt darf der Gleiseigner nicht willkürlich zu jeder Zeit die Bahnanlage zurückverlangen, bevor der bewilligte Gebrauch gemacht werden konnte oder die dafür festgesetzte Zeit abgelaufen ist. Gegen ihn ist eine Gegenforderung auf Ersatz angemessener Verwendungen oder eines Schadens denkbar, wenn dem Betriebsunternehmer bei dem Gebrauche durch ein grobes Versehen des Gleiseigenthümers (z. B. mangelhafte Anlage und dadurch hervorgerufene Unfallsersatzverbindlichkeiten) solche erwachsen sind. Der Umstand, daß der Gebrauchnehmer die auf der Anlage ruhende, durch den Gebrauch verursachte Reinigung und Instandhaltung auf eigene Rechnung zu besorgen hat, macht das Rechtsgeschäft noch nicht zur Pacht, da derartе Leistungen lediglich die Wirkung des Gebrauchs sind und kein Entgelt des Gebrauchs herzustellen vermögen.

III. Vereinzelt führt ein Dritter durch seine Betriebsmittel, Triebkräfte und Werkthätige auf Rechnung und Gefahr des Gleiseigenthümers den Betrieb auf dessen Schienenwegen. Hier handelt es sich um ein Auftragsverhältniß[6]) oder eine Geschäftsführung[7]) für fremde Rechnung, sodaß die beiderseitigen Beziehungen, falls sie nicht durch Verträge geregelt sind, nach den Grundsätzen der Vollmacht oder der Führung fremder Geschäfte ihre rechtliche Beurtheilung zu finden haben. Der Betriebsunternehmer ist dann verpflichtet, gemäß den erhaltenen Anweisungen und außerdem so wie es den örtlichen Verhältnissen und dem Vortheile des Geschäftsherrn, als welcher der Gleiseigenthümer gilt, entspricht, den Betrieb mindestens mit der Sorgfalt zu führen, welche er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt. Ueber die Erträge und Ausgaben hat er Rechnung zu legen, den Gewinn auszuliefern, für verschuldete Schäden einzustehen und die Handlungen der von ihm beschäftigten Hülfspersonen zu vertreten. Umgekehrt darf er Ersatz seiner Aufwendungen, worunter auch die Beträge zur Abfindung von Haftverbindlichkeiten, Umlagen der Straßenbahnberufs-

[6]) Tit. mand. D. XVI 1, Cod. IV 35; ALR I 13 §§ 5 ff.; c. c. Art. 1984 ff.; BGB §§ 1295 ff.; Koch: §§ 655 ff.; Zachariä §§ 410 ff.

[7]) Tit. de neg. gest. D. III 5; ALR I 13 §§ 228 ff.; c. c. Art. 1372 ff.; BGB § 1339 ff.; Koch §§ 660 ff.; Zachariä §§ 441 ff.

genossenschaft, Arbeitsgeberzuschuß für Betriebskrankenkassen und Invalidenmarken gehören, beanspruchen, während die Höhe einer etwaigen ihm gebührenden Entschädigung für seine Mühwaltungen vereinbart sein muß, um klagbar zu werden, wofern man nicht den Anspruch als eine Belohnung berufsgemäßer Handlungen auffassen will. Der Auftrag kann zeitlich begrenzt sein. Er hört auf mit Zeitablauf oder durch Widerruf des Geschäftsherrn oder durch Aufkündigung seitens des Betriebsführers oder durch dessen Tod. Vorzeitige Rücknahme oder Aufkündigung bewirkt zwar, daß die Geschäfte ruhen zu lassen bezw. zu übernehmen sind, giebt dagegen eine Schadensersatzklage. Die Fälle einer Betriebsverwaltung kraft behördlichen Auftrages[8]) gehören hierher.

IV. Bisweilen findet ein Betrieb auf gemeinsame Rechnung des Unternehmers und Gleiseigners statt. Hier handelt es sich um eine vertragsgemäße Vereinigung zu einer rechtlichen Gemeinschaft behufs beiderseitigen Erwerbes durch den Betrieb, also um eine Erwerbsgesellschaft[9]). Die Antheile am Gewinn und Verlust können beliebig vereinbart werden, wobei indeß gebräuchlich hier wie dort das nämliche Verhältniß gilt. Der Regel nach ist gleichmäßiger Antheil als beabsichtigt anzunehmen. Man ist sich gegenseitig nach Treue und Glauben dasjenige zu leisten schuldig, wozu Zweck und Gegenstand des Betriebes führt. Sondervortheile sind unerlaubt; die Gemeinschaft endet, abgesehen vom gemeinsamen Beschluß, Ablauf der vereinbarten Dauer noch durch Tod[10]) oder Zahlungseinstellung oder Verlust der Einbaugenehmigung.

§ 73. Das Recht der Betriebsführung.

Dasselbe steht jedem ohne Unterschied des Alters, Geschlechtes, Standes und der Heimathsberechtigung zu, welcher den polizeigesetzlichen Anforderungen genügt und am Betriebe nicht etwa durch rechtswirksame Einspruchsrechte des Schienenwegebesitzers behindert werden kann. Es umfaßt die Befugniß, alle Verrichtungen in dem

---

[8]) In Bayern landesgesetzlich V 20. Juni 1855 § 13; oben § 44 S. 116.

[9]) Tit. pro socio D. XVII 2, Cod. IV 37; ALR I 17 § 169 ff.; c. c. Art. 1832 ff.; BGB §§ 1359 ff.; Koch §§ 665 ff.; Zachariä § 377.

[10]) Bei Rechtspersonen deren Erlöschen bezw. Auflösung.

mit dem Gemeinwohle und der öffentlichen Ordnung verträglichen Umfange vorzunehmen, welche die Unterhaltung des Verkehres mittelst Wagen bewirken, die an Schienen gebunden sind. Ihm entspringen namentlich die Berechtigung, für die abzugebende Beförderungsleistung von deren Abnehmer ein Entgelt zu erheben, dessen Höchsthöhe indeß durch Regelpreise und dessen Mindesthöhe bisweilen vertragsgemäß durch den Straßeneigenthümer begrenzt ist[1]). Darüber hinaus ist ihm rechtlich unbenommen von dem Leistungsabnehmer persönliche Leistungen z. B. das Aufbewahren der Fahrkarten und deren Vorzeigung an seine Aufsichtsbeamten zu verlangen[2]). Besondere Staatsgefälle sind vom Straßenbetriebe nicht zu leisten; auch zu Gemeindeabgaben ist er in keinem höheren Maße heranzuziehen, wie sonstige gleichartige Gewerbeunternehmer, was indeß den Gemeinden weder die Berechtigung noch Möglichkeit benimmt[3]), in ihrer Eigenschaft als Straßeneigenthümerin besondere Einnahmen aus dem Straßenbahngewerbe zu ziehen, welche ihr den sonstigen Straßengewerben gegenüber abgeschnitten sind[4]).

Daß den Straßenbahnbetrieb sich die Gemeinde zum ausschließlichen Selbstbetriebe vorbehalten dürfe, fehlt jede gesetz-

---

[1]) Oben § 41 S. 101 ff.

[2]) Die Berechtigung dieses Verlangens ist sowohl in Hamburg wie Berlin Gegenstand der richterlichen Entscheidung gewesen und rechtskräftig ausgesprochen. Ueber die Streitfrage vergl. Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. VIII (1889) 78 ff. Bisweilen findet das diesbezügliche Verlangen der Betriebsverwaltungen die Unterstützung der Ortspolizei, die kraft ihrer Regelungsbefugniß im Polizeiverordnungswege bestimmt, daß die gegen Erlegung des Fahrgeldes ihnen ausgehändigten Berechtigungsscheine, welche bald Fahrkarten, bald Fahrscheine genannt werden, während der Fahrt aufzubewahren und auf Verlangen den Kontrollbeamten vorzuzeigen sind, was z. B. geschieht in Aachen § 33, Altona § 42, Augsburg § 37, Breslau § 38, Bromberg § 31, Charlottenburg § 43, Crefeld § 72, Dresden § 4, Elberfeld § 28[2], Frankfurt a. M. a. § 7, b. § 37, Goldbeck § 44, Hamburg § 30, Hannover § 19[5], Kassel a. § 14, Koblenz § 5, Köln § 33, Königsberg § 36, Magdeburg § 37, Posen § 37[2], Schönebeck § 23, Wandsbeck § 35, Wiesbaden § 6. Zum Unterschiede von den polizeilichen Fahrscheinen (oben § 35 S. 82) werden durchweg Fahrkarten für die Fahrberechtigungsscheine gebraucht werden. Ueber Rechtsnatur und Uebertragbarkeit vergl. unten Beförderungsvertrag.

[3]) Oben § 61 S. 166[4–10].

[4]) RG 16. Jan. 1889. Vergl. Preuß. OVG 14. Febr. 1891.

liche Grundlage und thatsächliche Ausführungsmöglichkeit[5]). Die Betriebseröffnung begründet keinen Zwang zu dessen Weiterführung, vielmehr ist seine jederzeitige Aufgabe das Recht des Unternehmers, sobald er sich derselben nicht vertragsgemäß begeben hat[6]). Ob ein behaupteter vertragsgemäßer Weiterführungszwang rechtswirksam besteht, ist im einzelnen Falle aus den Thatumständen nach bürgerlichem Rechte im ordentlichen Rechtsverfahren zu entscheiden; während die Verträglichkeit der Betriebsführung mit der öffentlichen Ordnung und Sicherheit der Verwaltungsbeurtheilung unterliegt[7]) und es zu einer Untersagung aus Gründen des öffentlichen Wohles nur im geordneten Verwaltungsverfahren kommen[8]) darf.

Aus der Betriebsführung entstehen mannigfache Verbindlichkeiten, welche theils im öffentlichen, theils im Privatrechte wurzeln, entweder öffentlichen Rechtspersonen (Reich, Staat, Gemeinde) oder Privatpersonen zustehen, bald das Gesetz, bald Rechtsgeschäfte, bald vorgefallene Handlungen, welche Verantwortlichkeit oder Strafbarkeit zu begründen vermögen, zur Unterlage haben. Umgekehrt können auf gleichem Wege Forderungen aus der Betriebsführung entstehen, die theils die Allgemeinheit, theils einzelne zu Schuldnern des Betriebsunternehmens machen. Alle diese aus der Betriebsführung mittelbar oder unmittelbar entspringenden Verbindlichkeiten und Berechtigungen machen das Recht der Betriebsführung aus, welches wiederum in Schuldverhältnisse und strafrechtliche Verantwortlichkeit zu scheiden bleibt.

Die in Unternehmerkreisen verbreitete und schon mehrfach in Gemeindevertretungen ausgesprochene Ansicht, daß die Eröffnung eines Betriebes ein Recht auf Ausschluß anderer vom Mitbetriebe am nämlichen Orte bezw. zwischen den gleichen Endpunkten giebt, ist unhaltbar, sowohl vom Standpunkte des öffentlichen wie des

---

[5]) Oben § 45 S. 121. Die Begründung neuer ausschließlicher Gewerbeberechtigungen ist ausgeschlossen durch GwO § 10 mit Reichstagsverh. 1058, selbst durch landesherrliche Verleihung oder im Wege der Landesgesetzgebung unerreichbar und erst recht den Ortsstatuten entzogen. Vergl. Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. VIII (1889) 45 ff.

[6]) Oben § 31 S. 70; § 42 S. 110.

[7]) Preuß. OVG 14. Febr. 1891.

[8]) Oben § 42 III 112.

bürgerlichen Rechtes. Denn da gesetzlich keine Betriebsgenehmigung vorgeschrieben ist [9]), so fehlt der Behörde die Gelegenheit und Möglichkeit, die Eröffnung eines Mitbetriebes zu vereiteln; wo aber polizeivorschriftsgemäßer Genehmigungszwang [10]) besteht, darf für die Versagung nicht ausschließlich der Umstand bestimmen, daß ein bestehendes Unternehmen Einbuße erleiden würde [11]). Noch weniger darf die Bedürfnißfrage oder Berücksichtigung der Lage eines älteren Unternehmens dahin führen, einen angemeldeten Betrieb zu untersagen.

In manchen vom Gemeindeoberhaupte vollzogenen Lastenheften wird die Bestimmung angetroffen [12]), daß die Genehmigung zur Anlage und zum Betriebe einer Straßenbahn unter Ausschluß der Zulassung eines Mitbewerbers ertheilt werde. Auch haben einzelne Gemeinden die Gewährleistung übernommen, daß ein Mitbewerb behördlicherseits nicht zugelassen würde [13]). Ein Ausschließungsrecht ist hierauf jedoch nicht begründbar. Denn für den zutretenden Unternehmer handelt es sich um Abreden zwischen Dritten, welche ihm gegenüber keine Rechte geben. Die Behörde als solche darf keine Verpflichtung übernehmen, vorkommenden Falles ihr Amt pflichtwidrig auszuüben. Sie ist überdies zur gegebenen Zeit rechtlich außer Stande, einen neuen Betrieb zu verhindern bezw. zu untersagen, sobald durch seinen Hinzutritt die öffentliche Ordnung, Ruhe und Sicherheit nicht etwa Gefahr laufen würde. Somit fehlt ihr die Berechtigung, sich im voraus zu binden, der Ausübung ihrer Pflichten zu begeben oder umgekehrt zu versprechen, gegen ihre Schuldigkeit mißbräuchlich handeln zu wollen. Unverkennbar sind derarte Zusagen geeignet, in dem Bewerber einen Irrthum über den Umfang seiner Befugnisse und über die Ergiebigkeit seines Unternehmens hervorzurufen, zumal

---

[9]) Oben § 29 S. 62.

[10]) z. B. Frankfurt a. M. § 2.

[11]) Preuß. OVG 27. März 1884.

[12]) z. B. Düsseldorf § 2. Vergl. dazu die Auslegung in den Urteln des LG Düsseldorf 5. März 1890 und OLG Köln 31. Okt. 1890; ferner die Besprechungen im Preuß. VBl XI (1890) 211; Selbstverwaltung XVII (1890) 65; Straßenbahn III (1890) 25, sowie über den Begriff direkte Konkurrenz, Ztschr. f. Transportw. VII (1890) Nr. 3, 4, sowie unten Buch 2.

[13]) z. B. Marienforf, Reinickendorf, Tempelhof.

wenn er ein Ausländer und deshalb mit dem heimischen Rechte nicht vertraut ist; deshalb werden die vorberegten Zusagen und Gewährleistungen ihm vielleicht einen Schadensanspruch geben, gleichwohl jedoch ungeeignet sein, ein Ausschließungsrecht zu begründen. Selbst der Schadensanspruch wird hinfällig werden, wenn das Merkmal eines Verschuldens in der Person des Erklärenden unter den obwaltenden Umständen nicht erweisbar sein wird. Jedenfalls wird aus einem derarten Abkommen die Verwaltungsstreitklage versagt sein, weil wenigstens für Preußen deren gesetzliche Voraussetzungen fehlen. Im bürgerlichen Rechtsverfahren würde eine Klage nur gegen den Straßeneigenthümer gerichtet und der Antrag nur dahin gefaßt werden können, die Einstellung des mitbewerbenden Betriebes herbeizuführen oder wegen dessen Bestand Schadensersatz zu leisten, während ein dahin gerichteter Klageantrag: den Betrieb zu untersagen, sachwidrig wäre, weil die Betriebsuntersagung reichsgesetzlich der Polizei anvertraut und der Gemeinde als Straßeneigenthümerin nicht überlassen ist, sowie weil ferner über die Polizei das ordentliche Gericht keine Gewalt hat, weshalb seine Zuständigkeit einem solchen Antrage gegenüber wegfällt.

Abweichend vom Eisenbahnbetriebsrechte, welchem gemeinüblich die rechtliche Natur der Privilegien beigelegt[14]) wird, weil der Unternehmer seine Gerechtsame durch eine ihm vom Staate ertheilte Konzession erwirbt, sodaß der Betrieb ein aus dem staatlichen Hoheitsrechte abgeleitetes Recht ist, gestaltet sich das Straßenbahnbetriebsrecht zu einem ursprünglichen, welches auf der Gewerbefreiheit beruht und nur gemäß der GwO §§ 37, 40 beschränkbar ist. Deshalb unterliegt das Recht zum Mitbewerb d. h. zur Anlage und zum Betriebe von Konkurrenzlinien blos der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß, sobald es sich nicht mehr um die Einbaugenehmigung handelt, weil wegen bereits vorhandener Gleise solche entbehrlich ist, worauf indeß erst in der Straßenbahnpolitik des weiteren einzugehen sein wird.

---

[14]) **Gleim** § 15 S. 74 ff., § 25 S. 112, § 30 S. 128, § 33 S. 136; **Eger** § 40 ff. II 6 ff.

Vierter Abschnitt.

Schuldverhältnisse bei Straßenbahnunternehmungen.

§ 74. Allgemeine Grundsätze.

Die Schuldverhältnisse aus Anlage und Betrieb der Straßenbahnen sind theils öffentlich-, theils privatrechtlicher Natur. Ihrem Rechtsgrunde nach sind sie dreifacher Art, entspringen nämlich entweder den Gesetzen oder beruhen auf Rechtsgeschäften oder sind die Wirkung vorgefallener Handlungen bezw. Unterlassungen Zum Gegenstande haben sie bald eine Geldleistung, bald die Hingabe einer Sache, bald das Einsetzen einer Thätigkeit.

Behandlung finden indeß blos diejenigen Schuldverhältnisse und Rechtsgeschäfte, welche unter Einwirkung der Eigenthümlichkeiten der Straßenbahnen und durch ihren Zusammenhang mit diesen eine von der gemeinüblichen abweichende Gestaltung annehmen, sodaß diejenigen, deren Wesen durch ihre Beziehung zu Straßenbahnen unverändert bleibt, hier ausscheiden; über sie ist auf die Handbücher[1]) der geltenden Rechte zu verweisen.

Die Darstellung wird zwar vergleichsweise sämmtliche in Deutschland geltende Rechtsbücher umfassen, also die Abweichungen in den einzelnen Rechtsgebieten veranschaulichen, zur Grundlage wird jedoch das Preußische Landrecht dienen, in dessen Geltungsgebiete die häufigsten Streitfälle zu erwarten sein dürften, weil hier nach Zahl wie Umfang der Leistungen die Straßenbahnbetriebe die weiteste Entwickelung erlangt haben.

Unter Beibehalt der Scheidung nach den drei erwähnten Rechtsgründen werden die Rechtsverbindlichkeiten öffentlicher Natur denen des bürgerlichen Rechtes vorangehen.

---

[1]) Nämlich für das Preußische Landrecht von Dernburg, Förster-Eccius, C. F. Koch; des Gemeinen Rechtes von Arndts, v. Wächter, Windscheid; des Französischen Rechtes von Zachariä von Lingenthal; des Sächsischen Rechtes von Siebenhaar. Für Bayern und Württemberg sind Lehrbücher des dort gültigen Gewohnheitsrechtes als solche des bezüglichen Landrechts, für Baden des Französischen Rechtes in seiner heutigen Geltung in Gebrauch.

I. Gesetzliche Schuldverbindlichkeiten.

§ 75. Wesen und Eigenthümlichkeiten.

Zum Wesen der gesetzlichen Schuldverbindlichkeit gehört ein Gesetz, welches den Schuldgrund abgiebt, nämlich für den Fall des Zusammentreffens gewisser Ereignisse die Verpflichtung jemandes zu einer Leistung an einen anderen ausspricht, ohne daß in dessen Person eine Verschuldung vorgefallen zu sein oder ein auf Herbeiführung des beiderseitigen Verhältnisses gerichteter Wille bestanden zu haben braucht. Durch den Hinzutritt einer Schuld oder eines Verpflichtungswillens wird ihre Natur jedoch nicht etwa verloren oder verändert, vielmehr höchstens der Umfang der Leistungsverbindlichkeit erweitert, welche übrigens nicht blos ein Geben, sondern auch ein Handeln oder beides zusammen zum Gegenstande haben kann.

Je nachdem das schuldbegründende Gesetz dem öffentlichen oder dem bürgerlichen Rechte angehört, werden öffentlich- oder vermögensrechtliche Schuldverbindlichkeiten unterschieden. Jenen sind beizuzählen: die Staats- oder Gemeindeabgaben, die Leistungen aus der Kranken-, Unfalls-, Alters- und Invaliditätsfürsorge; diesen gehören an: die Haftpflicht und die Selbstschuld des Verleiters oder Begünstigers eines Arbeitsvertragsbruches[1]).

Die Verbindlichkeit entsteht erst mit dem Zusammentreffen der sämmtlichen gesetzlichen Voraussetzungen und bleibt bei dem Fehlen einer einzigen aus. Nur aus Gründen, welchen gesetzlich diese Wirkung ausdrücklich beigelegt wird, kann sie aufgehoben werden, sodaß Einwendungen wirkungslos und nicht zu berücksichtigen sind, welche das Gesetz als solche nicht kennt, weshalb dem Richter benommen ist, Billigkeitsgründe bei seinem Urtheil mitsprechen zu lassen.

Im Polizeiverordnungswege können gesetzliche Verbindlichkeiten dagegen nicht begründet werden, weil die Polizei nicht befugt ist, auf Gestaltung der Vermögensverhältnisse einzuwirken. Deshalb

---

[1]) Vereinzelt wird dieselbe für eine öffentlichrechtliche gehalten. Unten § 81 S. 234.

geht der gemeinüblichen polizeilichen Auflage[2]), daß die Schaffner nach dem jedesmaligen Erreichen des Endziels ihren Wagen nach zurückgebliebenen Gegenständen zu durchsuchen und solche zu verwahren bezw. dem Unternehmer zu übergeben haben, die Wirkung ab, ein gesetzliches Forderungsrecht dem betreffenden Fahrgaste oder dem Unternehmer gegen den Schaffner auf Ausantwortung der Sache herzustellen.

Ansprüche aus gesetzlichen Verbindlichkeiten gehören zu den Entschädigungsansprüchen gegen Dritte, welche aufgrund gesetzlicher Abtretung[3]) an die Krankenkassen oder Berufsgenossenschaften in Höhe der Bezüge übergehen, welche der ursprüngliche Anspruchsberechtigte von ihnen erhoben hatte[4]).

Die Erfordernisse und Einreden für die einzelnen Schuldverbindlichkeiten weichen ab und werden gelegentlich deren Darstellung erörtert werden.

§ 76. Steuerbelastung der Straßenbahnen.

Steuern sind Abgaben, welche anläßlich bestimmter geschäftlicher Ereignisse oder von einem gewissen Erwerbe kraft Gesetzes zu entrichten sind. Je nach dem Einkommen, welchem sie zufließen, werden Reichs-, Landes- und Gemeindesteuern unterschieden. Sie werden von dem, welchen sie treffen sollen, bald unmittelbar bald mittelbar auf dem Umwege erhoben, daß sie von jemandem eingezogen werden, dem es überlassen bleibt, sie in anderer Weise (z. B. durch Preisaufschlag von dem Abnehmer seiner Waaren) zurückzufordern; sie sind danach entweder direkte oder indirekte. Gegenstände, auf denen sie lasten, sind ein Unternehmen, der Erwerb, das Einkommen oder die Vornahme besonders vorgesehener Handlungen. Gemeinsam pflegt ihnen zu sein, daß die Hinterziehung außer der Zahlungsverbindlichkeit noch Steuerstrafe d. h. die Pflicht zur Leistung weiterer Geldbeträge nach sich zieht, welche zwischen dem vier- und dem fünfzigfachen des ursprünglichen Betrages sich bewegen. Die Straßenbahnunternehmungen genießen

---

[2]) Oben § 36 S. 90[12], § 49 S. 137[12].

[3]) G 15. Juni 1883 § 57, G 6. Juli 1884 § 98, G 22. Juni 1889 § 35.

[4]) Preuß. OVG 21. Febr. 1889 (III 202); unten § 82 S. 240[16].

im Steuergebiete keine Ausnahmestellung. Hinsichtlich ihrer Abgabepflicht bleibt zu bemerken:

I. Eine besondere Bahnabgabe lastet auf dem Straßenbahnbetriebe nicht, indem solchen bisher in Deutschland der Staat sich als Einnahmequelle in der Art noch nicht vorbehalten[1]) hat, daß er nur gegen entsprechende Abgabe und Vortheile zur Ausübung an Dritte überlassen würde. Denn wenn auch in Hamburg landesgesetzlich die Erhebung einer zu vereinbarenden Zahlung für die Straßenbenutzung in Aussicht genommen ist, so wird damit keine öffentlichrechtliche Abgabe, sondern blos eine Vertragszahlung hergestellt. Da Straßenbahnen keine Eisenbahnen im gesetzlichen[2]) Sinne sind, ist namentlich von Erhebung der Eisenbahnabgabe dort Abstand genommen[3]), wo landesgesetzlich eine solche von dem Reinertrage der Eisenbahnunternehmungen erhoben wird, was damit zusammenhängt, daß dieselbe den Ersatz des Ausfalles bilden sollte, welchen die Eisenbahnen der Post zufügen würden[4]).

II. Gewerbesteuer[5]), von deren Entrichtung die Eisenbahnen befreit bleiben, weil sie für Unternehmungen im gewerbesteuerpflichtigen Sinne nicht angesehen werden, haben Straßenbahnen gemeinüblich zu erlegen. Das Streben, den der Steuer unterworfenen Betrag möglichst dem wirklichen anzunähern, hat zu verschiedenen Formen der Veranlagung geführt. Bald wird das Gewerbe in Gruppen zusammengefaßt und für jede die von ihr aufzubringende Steuer festgesetzt, welche dann unter die Zugehörigen der Klasse zu vertheilen ist (Gewerbeklassensteuer), bald das Betriebskapital (Gewerbevermögenssteuer), bald die auf Schätzung beruhenden Ertragsbeträge (Gewerbeertragssteuer) der Erhebung zugrunde gelegt. Bei Gewerbeklassensteuer pflegen die Straßenbahnen den Fracht- und Lohnfuhrleuten beigezählt zu werden und pflegt die Zahl der gehaltenen Pferde bezw. die Leistungsfähigkeit der

---

[1]) Oben § 17 S. 34, § 18 S. 40[4].

[2]) Oben § 2 S. 5 ff.; wegen Nachbarortsbahnen § 1 S. 1[3].

[3]) Irrthümlich hält Germershausen a. a. O. I 40[12] gegen Parey in Selbstverwaltung XII 42, 141 die Nachbarortsbahnen abgabepflichtig.

[4]) z. B. Preußen G 16. März 1867 mit G 3. Nov. 1838 § 38.

[5]) v. Philippowich in v. Stengels Wörterbuch I 592 ff.; Preuß. G 24. Juni 1891.

Triebkraft den Vertheilungsmaßstab abzugeben. Aus der Verschiedenheit der Veranlagungsgrundsätze erklärt sich die Abweichung der Zahlungsbeträge für die einzelnen Orte und Betriebe.

III. Einkommensteuer[6]) fällt theils dem Staate, theils der Gemeinde zu. Gemeindeeinkommensteuerpflichtig sind die Straßenbahnen ohne Unterschied, ob sie von Rechts- oder natürlichen Personen, In- oder Ausländern, Ortsangehörigen oder Abwesenden betrieben werden. Sind der Betriebsunternehmer und der Anlagebesitzer verschiedene Personen, liegt überdies der Gebrauchsüberlassung der Bahn ein lästiges Rechtsgeschäft zugrunde, sodaß es zur Zahlung eines Entgeltes kommt, so erlangt der letztere ein Einkommen in Höhe der ihm zufließenden Gebrauchsgebühr und ist für dieselbe steuerpflichtig. Man ist versucht gewesen, anläßlich derarter Fälle von einer unzulässigen oder wenigstens unbilligen Doppelbesteuerung zu sprechen, während thatsächlich es zu keiner solchen kommt, weil die zu entrichtende Gebrauchsgebühr für den Betriebsunternehmer die Eigenschaft eines nothwendigen Betriebsaufwandes hat und deshalb von dessen steuerpflichtigem Einkommen abzusetzen ist. Von der Staatseinkommensteuer waren in Preußen bisher die Rechtspersonen und damit die Straßenbahnen in ihrer überwiegenden Mehrheit befreit, was indeß mit dem neuen Einkommensteuergesetze wegfallen wird, während in Sachsen, Baden, Hessen für sie Steuerpflicht hinsichtlich der zur Vertheilung kommenden Gewinnbeträge sowie Rücklagen zur Kapitalstilgung schon jetzt bestanden hat.

IV. Verkehrssteuern sind die aus Anlaß eines Vorganges im Verkehrsleben zur Erhebung gelangenden Beträge, für welche auch Stempel oder Gebühren sprachgebräuchlich sind. Sofern Straßenbahnen Rechtsgeschäfte eingehen, deren Errichtung eine derarte Abgabe bedingt, sind sie abgabepflichtig. Die Stempel sind entweder von einem geschlossenen Geschäfte oder von einem zustande gekommenen Schriftstücke zu entrichten, weshalb Geschäfts- und Urkundenstempel zu unterscheiden sind. In beiden Formen giebt es Reichs- oder Landesstempel, jenachdem der Ertrag zur Vermehrung der Reichs- oder Landeseinkünfte bestimmt ist.

---

[6]) v. Mayr ebenda I 297 ff.; Preuß. G 24. Juni 1891.

a) Man ist bereits versucht gewesen, denjenigen Abgaben die Natur einer Gebrauchs- bezw. Verkehrssteuer beizulegen[7]), welche die Gemeinden aus der Ueberlassung des Straßenkörpers zum Gleiseinbau zu ziehen verstanden haben[8]). Weil derarte Zahlungen indeß nicht aus Gründen des öffentlichen Rechtes, sondern infolge privatrechtlicher Abmachungen gezahlt werden, geht ihnen die Steuereigenschaft ab[9]), wenngleich unverkennbar ihre Wirkung genau diese einer Gebrauchssteuer ist, indem der Preis der abgegebenen bezw. verlangten Beförderungsleistung um denjenigen Betrag theurer wird, welcher von der zu erlegenden Gesammtsumme des Unternehmers antheilig darauf entfällt. Demnach bedürfen die Gemeinden, welche vielleicht für Steuerausschreibung die Zustimmung der Staatsaufsichtsbehörden nöthig haben, zu Abreden mit dem Gleiseinbauer, sie am einkommenden Fahrgelde oder an dem Geschäftsgewinne zu betheiligen oder für jede Beförderungsleistung bezw. jeden Fahrgast einen bestimmten Betrag abzuliefern, keine Genehmigung der Staatsbehörden[10]).

b) Weder die Entrichtungsform noch die Höhe des Hebungsbetrages für den Geschäfts- und Urkundenstempel ist eine einheitliche. Ueberwiegend ist für ersteren, soweit er überhaupt besteht, bei Strafe vorgeschrieben, daß das Geschäft durch ein Schriftstück bethätigt werde, von welchem der auferlegte Betrag gezahlt sei. Abweichend davon pflegen beim Urkundenstempel die Betheiligten zwischen steuerpflichtiger Schriftform oder formlosen Abschluß freie Wahl zu haben, wenngleich bisweilen die Klagbarkeit des Anspruchs durch Mangel der Schriftform verloren gehen kann. Zur Ersparung von Hebungsbeamten pflegt die Entrichtung der Geschäfts- und Urkundenstempel durch Verwendung von Stempelzeichen vorgeschrieben zu sein, indem die steuerpflichtige Erklärung entweder auf Papier zu schreiben ist, für welches der Stempel-

---

[7]) Selbstverwaltung XII 201, 209 sowie über Verkehrssteuer Jakob in v. Stengel's Wörterbuch II 543 ff., 693 ff.

[8]) Oben § 61 S. 166$^{4-10}$.

[9]) Germershausen a. a. O. I 42.

[10]) Parey in Selbstverwaltung XII 209 hält die Auferlegung einer Abgabe für die Gleiseinbaugenehmigung für unzulässig, sodaß sie von der Aufsichtsbehörde zu verhindern sei, da ihr das jus alienandi et disponendi abgehe und sogar die laesio enormis entgegenstehe. Dies trifft nicht zu. Vergl. Buch 2.

betrag erlegt wurde, oder indem Stempelmarken aufgeklebt werden. Das letztere ist nur vereinzelt jedem freigegeben, hat vielmehr meist durch Personen zu geschehen, die öffentlichen Glauben genießen. Die innere Natur der Stempelsteuern ist verschieden; bald sind sie Gebühren d. h. die Gegenleistung für die Thätigkeit einer Behörde oder eines öffentlichen Beamten oder für die Benutzung einer Staatsanstalt, bald eine Abgabe für den besonderen Schutz, den die Gesetzgebung der Beobachtung einer gewissen Form beilegt, bald endlich eine Auflage auf das Geschäft bezw. den durch ein solches erstrebten Gewinn.

Reichsgesetzlich geregelte Abgaben, mit denen die Straßenbahnen zu thun bekommen können, sind die Wechselstempel- und die Börsensteuer[11]). Landesgesetzlich pflegt die Schriftform für gewisse Rechtsgeschäfte die Abgabepflicht zu bewirken[12]). Die Höhe der Abgabe und deren Fälligkeit sind nicht immer unstreitig.

Um den richtigen und vollständigen Verbrauch der Stempelbeträge festzustellen, dienen behördlich vorgenommene Stempelrevisionen in den Geschäftsräumen der Betriebsunternehmer seitens der Landessteuerbehörde. Die gelegentlich derselben ermittelten Fehlbeträge sind nachzuzahlen. Obschon Stempelstrafen verlangt werden dürften, wird gemeinüblich von denselben Abstand genommen, wenn nach Lage der Umstände jede Bereicherungsabsicht ausgeschlossen erscheint, wogegen ein Recht auf diese Straffreiheit nicht besteht.

1. In Preußen unterliegen z. B. Miethsverträge der Stempelabgabe von 1 auf 1000 Mk. des Miethszinses, während »unnanntebe Verträge« unbekümmert um die Werthshöhe 1,50 Mk. steuern. Deshalb ist streitig[13]), ob für Gleiseinbauverträge 1,50 Mk. Stempel genügt, indem solche die Eigenschaft eines unbenannten Vertrages haben, oder sie als Miethsvertrag mit 1/1000 des jährlichen Abgabebetrages zu versteuern sind. Die letztere Auffassung[14])

---

[11]) G 10. Juni 1869, 29. Mai 1885.

[12]) Preußen G 7. März 1822, 19. Juli, 7. u. 16. Aug. 1867; Sachsen G 13. Nov. 1876; Hessen V 18. Jan. 1882. Vergl. jedoch Bayern G 18. Aug. 1879, 29. Mai 1886, 22. Dez. 1889.

[13]) Preuß. Finanzminister, Besch. 19. Nov. 1883.

[14]) RG 7. Juli 1884, 29. Juni 1888; Preuß. MBesch. 28. Jan. 1886, 29. Juni 1891.

geht von der rechtsirrthümlichen Annahme aus, daß der Vertragsgegenstand die Einräumung des Gebrauches zum Fahren bilde, während er sich in dem Fallenlassen des Widerspruchs gegen den Gleiseinbau erschöpft[15]), also eine einmalige Handlung und kein in fortgesetzten Verrichtungen sich bethätigender Gebrauch der Straße zugestanden wird.

2. Verschiedentlich ist durch Abkommen zwischen Straßeneigenthümer und Anlagebesitzer nachträglich die ursprüngliche Verbindlichkeit, bei Straßenumpflasterungen innerhalb der beiderseitigen Schutzstreifen statt des bisherigen Pflasters eine neue Pflasterung auszuführen, in eine Geldleistung umgewandelt worden, indem die Kosten, welche eine Umpflasterung sämmtlicher ihr ausgesetzter Straßen verursachen würden, veranschlagt und die gefundenen Summen auf die einzelnen Jahre vertheilt wurden. Durch eine gleichmäßige Vertheilung auf die Gebrauchsjahre sollte für den Gleiseigner die Gefahr beseitigt werden, in einzelnen Jahren übermäßig belastet zu sein. Während derarte Abkommen die Rechtsnatur von Vergleichen haben und deshalb nur 1,50 Mk. Stempel erfordern würden, hält das Reichsgericht die Verwendung eines Schuldscheinstempels mit $^1/_{12}$ % der gesammten Aufwandssumme für erforderlich[16]).

3. Von behördlichen Genehmigungen pflegt der »Ausfertigungs-« oder »Konzessionsstempel« erhoben zu werden. Ob die gemeinübliche schriftliche Baugenehmigung[17]) der Straßenbau- und Wegepolizei solchen erfordert, ist nicht unzweifelhaft. Neuerdings werden in Preußen sogar schon behördliche Bescheide auf eine Anfrage, ob eine Gleis- oder Haltestellenverlegung beanstandet werde, obschon solche keine Genehmigung oder Ausfertigung herstellen, für stempelpflichtig erklärt. Im Rechtswege dürfte diese Auffassung der Stempelbehörde kaum gutgeheißen werden.

4. Nicht minder ist in Preußen von Fahrscheinen als amtlichen Ausfertigungen Stempel verlangt, dieser Versuch[18]) indeß

[15]) Oben § 60 S. 162.

[16]) RG 7. Juli 1884, 29. Juni 1889.

[17]) Oben § 24 S. 47.

[18]) Oben § 35 S. 85. Vergl. K. Hilse: Stempelpflichtigkeit der Fahrscheine im Fuhrhalter V (1889) Nr. 48.

bald wieder fallen gelassen worden, weil sie ihrem Wesen nach nur die Erklärung abgeben, daß behördlicherseits gegen die Einstellung des Inhabers im Fahrdienste keine Bedenken obwalten und die Abgabe in ihrer Wirkung eine Besteuerung der Arbeit herstellen würde.

5. Bei dem Verkaufe des Betriebsunternehmens sind die Werthe der Bahnhofsgrundstücke, der Schienenanlage und des rollenden Materials, endlich dieser für Abtretung der Einbaugenehmigungsrechte zu trennen, weil in Höhe des ersten der Immobiliarstempel, des zweiten blos der billigere Mobiliarstempel[19]), und für die Abtretungserklärung (Cession) nur ein Einheitssatz unbekümmert um die Werthshöhe erhoben wird[20]).

§ 77. Die Versicherungspflicht im Allgemeinen.

Die wirthschaftliche Nothlage, in welche Besitzlose und deren Angehörige zu gerathen vermögen, wenn infolge Krankheit, Unfall, Kräfteverbrauch die Fähigkeit zum Erwerbe verloren geht oder verringert wird und dabei vielleicht der eingetretene Zustand noch einen Mehraufwand beansprucht, hat zur Einführung eines Versicherungszwanges geführt. Zweck desselben ist, den Vermögensausgleich zwischen bestandener und verbliebener Erwerbsfähigkeit dergestalt herzustellen, daß der Fehlbetrag für den Lebensunterhalt durch Rentenzahlung gedeckt wird. Die dazu erforderlichen Mittel sind theils lediglich von den Betrieben, in deren Beschäftigung die Erwerbsfähigkeit verloren ging, theils von diesen und den Empfangsberechtigten gemeinsam aufzubringen. Die Versicherung beruht auf Reichsrecht[1]), ist deshalb in Deutschland eine einheitliche und findet auf die im Straßenbahnbetriebe Werkthätigen Anwendung. Gegenstand der Versicherung ist der Anspruch auf

a) Unterstützung, Heilungskosten und Sterbegeld im Krankheits- bezw. Todesfalle[2]),

---

[19]) RG 7. Juni 1884; oben § 64 S. 178[1].

[20]) In Preußen würden zu zahlen sein 1 % bezw. 1/3 % und 1,50 Mk.

[1]) G 15. Juni 1883, 6. Juli 1884, 28. Mai 1885, 22. Juni 1889. Vergl. UnfallsgG §§ 53—56 S. 187 ff.

[2]) G 15. Juni 1883 §§ 20, 21.

b) Schadensersatz für Körperverletzung oder Tödtung bei einem Betriebsunfalle[3]),

c) Gewährung einer Invaliden- bezw. Altersrente[4]).

Versicherungspflichtig sind die Straßenbahnbediensteten mit der Maßgabe, daß Betriebsbeamte, deren Jahreseinkommen 2000 Mk. übersteigt[5]), vom Versicherungszwange befreit sind.

Die Versicherungsleistungen gelten nicht als öffentliche Armenunterstützungen, sodaß seinen Empfängern diejenigen politischen Rechte verbleiben, welche durch Bezug von Armengeld verloren zu gehen pflegen[6]). Sie können mit rechtlicher Wirkung weder verpfändet noch übertragen, noch für andere Forderungen als diese der Ehefrauen und ehelicher Kinder gepfändet und dürfen nur auf geschuldete Krankenkassenbeiträge aufgerechnet werden[7]). Zwar werden die auf gesetzlicher Vorschrift beruhenden Verpflichtungen von Gemeinden oder Armenverbänden zur Unterstützung hülfsbedürftiger Personen, sowie die auf Gesetz oder Vertrag beruhenden Ansprüche der Versicherten gegen Dritte durch diese Fürsorge nicht berührt, dagegen geht, soweit aufgrund dieser Verpflichtung Unterstützungen für einen Zeitraum geleistet sind, für welchen dem Unterstützten aufgrund der Versicherung ein Unterstützungsanspruch zusteht, der letztere im Betrage der geleisteten Unterstützung auf die Gemeinde oder den Armenverband über, von welchem die Unterstützung geleistet ist. Das Gleiche gilt von den Betriebsunternehmern und Kassen, welche die den bezeichneten Gemeinden und Armenverbänden obliegende Verpflichtung zur Unterstützung aufgrund gesetzlicher Vorschrift erfüllt haben[8]). Ist namentlich von der Gemeinde-

---

[3]) G 6. Juli 1884 § 5. [4]) G 22. Juni 1889 § 9.

[5]) G 15. Juni 1883 § 1[2], 6. Juli 1884 § 1, 22. Juni 1889 § 1[1], [2], oben § 52 II 143.

[6]) G 15. Juni 1883 § 77. Vielmehr ruht während der Dauer der öffentlichrechtlichen Kranken- und Unfall-Versicherung die öffentlichrechtliche Hülfsbedürftigkeit nach Bundesamt f. d. Heimatswesen 4. Febr. 1888. Deshalb tritt ein eingetretener Armenverband in Höhe der zur Erfüllung der Versicherungszwecke aufgewendeten Mittel an Stelle des Rentenempfängers nach G 15. Juni 1883 § 57, 6. Juli 1884 § 8, 22. Juni 1889 § 35.

[7]) G 15. Juni 1883 § 56, 6. Juli 1884 § 68, 22. Juni 1889 § 40, CPO § 749[4], G 21. Juni 1869.

[8]) G 15. Juni 1883 § 57, 6. Juli 1884 § 8, 22. Juni 1889 §§ 35, 39. Hinsichtlich des Haftanspruches unten § 81 S. 240[16].

Krankenversicherung oder von der Ortskrankenkasse Unterstützung in einem Krankheitsfalle geleistet, für welchen dem Versicherten ein gesetzlicher Entschädigungsanspruch gegen Dritte zusteht, so geht dieser Anspruch in Höhe der geleisteten Unterstützung auf die Gemeinde-Krankenversicherung oder die Ortskrankenkasse über. Uebrigens sind einerseits die Versicherten in Streitigkeiten über Unterstützungsansprüche vom Kostenvorschusse befreit, andererseits amtliche Bescheinigungen zum Zwecke der Legitimation oder der Führung obliegender Nachweise gebühren- und stempelfrei[9]). Den Arbeitsgebern ist untersagt[10]), die Anwendung der Bestimmungen der Versicherungsgesetze zum Nachtheile der Versicherten durch Verträge (mittelst Reglements oder besonderer Uebereinkunft) auszuschließen oder zu beschränken. Vertragsbestimmungen, welche diesem Verbote zuwiderlaufen, haben keine rechtliche Wirkung.

Die Versicherung gegen Krankheit geschieht durch Zwangskrankenkassen, der Unfälle durch die Straßenbahnberufsgenossenschaft, der Alters- und Invaliditätsrente durch Versicherungsanstalten. Während die daraus sich ergebenden Unterschiede besondere Darstellung finden werden, sind vornweg noch folgende gemeinsame Grundsätze hervorzuheben. Die mit der Versicherung betrauten Anstalten sind Rechtspersonen. Die Verwaltung erfolgt in jedem Versicherungszweige durch einen Vorstand. Dieser der Alters- und Invaliditätsversicherungsanstalt ist eine öffentliche Behörde, während diesen der Straßenberufsgenossenschaft und der Betriebskrankenkassen eine gleiche Eigenschaft abgeht. Die Vorstände vertreten die bezügliche Kasse gerichtlich und außergerichtlich dergestalt, daß ihre Vertretung sich auch auf diejenigen Geschäfte und Rechtshandlungen erstreckt, für welche nach den Gesetzen eine Spezialvollmacht erforderlich ist. Durch die innerhalb der Grenzen ihrer gesetzlichen und statutarischen Vollmacht abgeschlossenen Geschäfte werden also die bezüglichen Rechtspersonen berechtigt oder verpflichtet. Die Vertretung nach außen braucht nur einem Mitgliede übertragen zu werden, für dessen Ausweis bei allen Rechtsgeschäften dann die Bescheinigung der Aufsichts- bezw. höheren Verwaltungsbehörde ge-

---

[9]) G 15. Juni 1883 § 78, 6. Juli 1884 § 102.

[10]) G 15. Juni 1883 § 80, 6. Juli 1884 § 99, 22. Juni 1889 § 147.

nügt, daß die darin bezeichnete Person zur Zeit den Vorstand bildet[11]). Die Mitglieder des Vorstandes sollen in der Regel ihr Amt als unentgeltliches Ehrenamt verwalten, haften für pflichtgemäße Verwaltung wie Vormünder ihren Mündeln[12]), dürfen deshalb verfügbare Gelder nicht in ihrem Nutzen verwenden, sondern können unbeschadet der strafrechtlichen Verfolgung durch die Aufsichtsbehörde angehalten werden, das in ihrem Nutzen verwendete Geld von Beginn der Verwendung an mit 8—20 vom Hundert zu verzinsen und verfallen, so oft sie absichtlich zum Nachtheile der Kasse handeln, den Bestimmungen des StrGB § 266. Um sich vor der Bestrafung zu schützen, haben sie die Einnahmen und Ausgaben der Kasse[13]) von allen deren Zwecken fremden Vereinnahmungen und Verausgabungen getrennt festzustellen, die Bestände gesondert zu verwahren, die zum Vermögen gehörenden Werthpapiere, welche nicht lediglich zur vorübergehenden Anlegung zeitweilig verfügbarer Betriebsgelder erworben sind, bei der Aufsichtsbehörde oder nach deren Anweisung bezw. bei der Reichsbank verwahrlich niederzulegen, sowie die verfügbaren Gelder nur in öffentlichen Sparkassen oder wie die Gelder Bevormundeter anzulegen. Sofern besondere gesetzliche Vorschriften über die Anlegung der Gelder Bevormundeter nicht bestehen, kann die Anlegung der verfügbaren Gelder in Schuldverschreibungen, welche von dem Deutschen Reiche, von einem Deutschen Bundesstaate oder dem Reichslande Elsaß-Lothringen mit gesetzlicher Ermächtigung ausgestellt sind, oder in Schuldverschreibungen, deren Verzinsung von dem Deutschen Reich, von einem Deutschen Bundesstaate oder von dem Reichslande Elsaß-Lothringen gesetzlich garantirt ist, oder in Schuldverschreibungen, welche von Deutschen kommunalen Korporationen (Provinzen, Kreisen, Gemeinden u. s. w.) oder von deren Kreditanstalten ausgestellt und entweder seitens der Inhaber kündbar sind, oder einer regelmäßigen Amortisation unterliegen, erfolgen[14]). Auch können die Gelder bei der Reichsbank verzinslich angelegt werden.

---

[11]) G 15. Juni 1883 § 35, 6. Juli 1884 §§ 23, 24, 22. Juni 1889 § 46.

[12]) G 15. Juni 1883 § 42, 6. Juli 1884 §§ 25, 26, 22. Juni 1889 § 59.

[13]) G 15. Juni 1883 § 40, 6. Juli 1884 § 76, 22. Juni 1889 § 129.

[14]) Gegen RVA, nach dessen Auffassung der Reservefonds nur bei der Reichsbank hinterlegt werden darf, werden unbedenklich Preuß. Staatsschuld-

Bei der somit großen Verantwortlichkeit und Arbeitslast, welche mit den beregten Stellungen verbunden sind, liegt der Verdacht einer Ablehnung von Wahlen nahe, welche als Ehrenamt wahrzunehmen sind. Dem wird in der Weise vorgebeugt, daß Arbeitsgeber und deren bevollmächtigte Betriebsleiter nur aus denjenigen Gründen eine auf sie gefallene Wahl ablehnen dürfen, aus welchen die Ablehnung des Amts eines Vormundes zulässig ist, daß die Wahrnehmung eines übertragenen Ehrenamts für Arbeiterversicherungszwecke der Führung einer Vormundschaft mit der Maßgabe gleichsteht, daß durch das Statut die Ablehnungsgründe anders geregelt werden können, daß endlich die bezeichneten Personen, welche eine Wahl ohne zulässigen Grund ablehnen, oder sich der Ausübung ihres Amtes ohne hinreichende Entschuldigung entziehen, soweit besondere Bestimmungen nicht getroffen sind, vom Vorstande mit Geldstrafen bis zu 1000 Mk. belegt oder die Betriebe zu höheren Beiträgen herangezogen werden dürfen[15]).

§ 78. Krankenunterstützungsanspruch.

Derselbe umfaßt mindestens auf die Dauer von 13 Wochen freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und sonstige Heilmittel sowie die Zahlung eines Baarbetrages, um daraus die laufenden Ausgaben für sich und die Familienmitglieder bestreiten zu können[1]). Zwar darf an dessen Stelle die Ueberweisung an eine Krankenanstalt zur Heilung und Verpflegung erfolgen, ohne daß Verheirathete dadurch des Rechts auf Krankengeld gänzlich verlustig gehen, dessen sie vielmehr für ihre Familienmitglieder bedürfen. Sofern in einem oder mehreren Betrieben desselben Unternehmers mehr als 50 Personen beschäftigt werden, kann entweder auf Anregung des Unternehmers oder auf behördliche Anordnung es zur Einrichtung besonderer Betriebskrankenkassen kommen[2]).

---

verschreibungen bei dem Staatsschuldbuche (G 20. Juli 1883) und Reichsschuldverschreibungen (G 31. Mai 1891) bei dem Reichsschuldbuche hinterlegt werden bezw. in eine Staats- oder Reichsschuldbuchforderung umgewandelt werden dürfen.

[15]) G 6. Juli 1884 § 24; 22. Juni 1889 §§ 54, 60, 73.

[1]) G 15. Juni 1883 §§ 20, 21, 64.

[2]) a. a. O. §§ 59—68, 20—42.

Sind am nämlichen Orte mehrere Betriebe verschiedener Unternehmer, so kann auf Anregung der Gemeinde oder behördliche Anordnung eine Ortskrankenkasse für dieselben errichtet werden. Mithin wird man es in Straßenbahnbetrieben mit Betriebs- oder Ortskrankenkassen[3]) zu thun haben, was auf den Umfang der beiderseitigen Rechte und Verbindlichkeiten Einfluß übt.

I. Der Betriebsunternehmer ist danach berechtigt, Betriebskrankenkassen zu errichten, wodurch für seine Bediensteten der Beitrittszwang entsteht. Solches darf ihm bei Sicherstellung nachhaltiger Leistungsfähigkeit sogar schon gestattet werden, wenn er weniger als 50 Personen beschäftigt. Durch Nichterrichtung einer angeordneten Betriebskrankenkasse wird er verpflichtet, für jeden versicherungspflichtigen Beschäftigten bis zu 5% des verdienten Lohnes aus eigenen Mitteln zur Gemeinde- oder Ortskrankenversicherung zu leisten. Er hat Rechnungs- und Kassenführung der Betriebskrankenkasse unter eigener Verantwortlichkeit auf seine Kosten durch einen von ihm zu bestellenden Rechnungs- und Kassenführer zu besorgen, ist aber zur Benutzung der Bestände nicht berechtigt, hat etwaige Fehlbeträge zur Deckung laufender Ausgaben bald vorschußweise, bald endgiltig vorzuhalten, die statutenmäßigen Beiträge für seine versicherungspflichtigen Leute einzuzahlen[4]) und zwar zu 1/3 aus eigenen Mitteln, zu 2/3 auf Rechnung der Versicherten, denen er sie bei jeder regelmäßigen Lohnzahlung kürzen darf, ist dafür aber befugt, eine Vertretung im Kassenvorstande und der Generalversammlung, ja sogar den Vorsitz für seinen Vertreter zu beanspruchen. Bei Erlöschen der Kasse hat er auf das vorhandene Kassenvermögen indeß keinerlei Anspruch.

II. Die Betriebsbediensteten sind beitragspflichtig, soweit sie nicht einer eingeschriebenen Hülfskasse angehören und ihr Beschäftigungsverhältniß nicht auf weniger als eine Woche beschränkt ist, dagegen im letzteren Falle immerhin noch beitrittsberechtigt, dürfen nach Beendigung ihrer Beschäftigung so lange Kassenmitglieder bleiben, als sie nicht aufgrund einer neuen Beschäftigung Mitglied einer anderen Krankenkasse geworden sind[5]) und haben An-

[3]) a. a. O. §§ 16 ff.

[4]) Diese Verpflichtung besteht auch Ortskrankenkassen gegenüber.

[5]) a. a. O. §§ 19, 27.

spruch auf die Kassenleistung, wenn sie binnen 3 Wochen nach Aufgabe ihres Beschäftigungsverhältnisses erkrankt sind und nicht etwa bis dahin schon einen neuen Erwerb gefunden hatten. Die Kürzung des auf sie entfallenden Beitrages haben sie sich gefallen zu lassen, während ein Mehrabzug von ihnen nicht geduldet zu werden braucht. Bei der Kassenverwaltung sind sie im Vorstande und der Generalversammlung vertreten. Ohne ihre Mitwirkung ist die Errichtung eines Kassenstatuts, die Veränderung der Beiträge und Leistungen und die Auflösung der Kasse unausführbar, indem sie namentlich gegen einen etwaigen Auflösungsbescheid das Beschwerderecht haben. Ohne Anspruch auf die Kassenbestände geht ihnen die Haftung für etwaige Fehlbeträge ab, welche vielmehr dem Betriebsunternehmer obliegt. Die Betriebskrankenkasse bietet für sie gegen die Gemeinde- oder Ortskrankenversicherung den Vorzug, daß die Unterstützung hier nach durchschnittlichen Tagelöhnen, dort nach dem wirklichen Arbeitsverdienste festgesetzt werden soll, soweit er 4 Mk. täglich nicht übersteigt.

III. Im Todesfalle ist überdies ein Sterbegeld zu gewähren, dessen Mindesthöhe den zwanzigfachen und Höchsthöhe den vierzigfachen Betrag des ortsüblichen Tagelohnes zu erreichen hat[6]). Dasselbe steht den Hinterbliebenen des Beschäftigten zu, welche die Beerdigung besorgt haben.

IV. Ist danach die Mitgliedschaft entweder eine nothwendige, sich vermöge gesetzlicher Vorschrift ohne weiteres an eine gewisse Beschäftigung knüpfende oder eine freiwillige, auf einem Willensakte beruhende, so kann streitig sein, wie der Wille, freiwilliges Kassenmitglied zu werden, kundgethan werden muß[7]). Die nothwendige Kassenmitgliedschaft endet mit dem Ausscheiden aus derjenigen Beschäftigung, an welche sie gesetzlich geknüpft ist. Hat zwar Personen, welche aus der ihre Mitgliedschaft bedingenden Beschäftigung ausscheiden und deshalb an sich ihre Kassenmitgliedschaft verlieren müßten, die Möglichkeit gewährt werden sollen, nicht nur freiwillige Mitglieder derselben Kasse zu werden, sondern

---

[6]) a. a. O. §§ 20^3, 21^6, 64.

[7]) Preuß. OVG 27. Okt. 1890 (Entsch. XX 365) und 9. März 1891 (Selbstverwaltung XVIII 419).

auch — wie aus den Reichstagsverhandlungen hervorgeht — die freiwillige Mitgliedschaft dergestalt unmittelbar an die nothwendige Kassenmitgliedschaft anzuschließen, daß zwischen dem Ende der nothwendigen und dem Beginn der freiwilligen Mitgliedschaft kein Zeitpunkt besteht, an welchem sie nicht versichert sind, so ist andererseits jedoch nur angeordnet, daß Kassenmitglieder, welche aus der die Kassenmitgliedschaft begründenden Beschäftigung ausscheiden, solange Mitglieder der Kasse »bleiben«, als sie sich im Deutschen Reiche aufhalten, sofern sie ihre dahin gehende Absicht binnen einer Woche dem Kassenvorstande anzeigen oder die Zahlung der vollen statutenmäßigen Kassenbeiträge zum ersten Fälligkeitstermine leisten. Danach ist das »Bleiben« in der Kassenmitgliedschaft davon abhängig gemacht, daß die hierauf gerichtete Absicht bis zu einem bestimmten Zeitpunkte dem Kassenvorstande durch ausdrückliche Erklärung oder durch die Zahlung der vollen statutenmäßigen Kassenbeiträge kundgethan wird. Findet eine solche Kundgabe nicht statt, so besteht die Voraussetzung, von welcher das Verbleiben bei der Kasse abhängig gemacht ist, nicht. Die betreffenden Personen sind mithin nach ihrem Ausscheiden aus der die Kassenmitgliedschaft begründenden Beschäftigung mit demjenigen Zeitpunkte, bis zu welchem die Absicht, Kassenmitglied bleiben zu wollen, durch ausdrückliche Erklärung oder durch Zahlung der Kassenbeiträge kundgethan werden mußte, aus der Kasse ausgeschieden, falls diese Kundgebung nicht erfolgt ist[5]).

§ 79. Unfallsentschädigungsanspruch.

Zur Geltendmachung des Anspruchs ist keine dauernde Anstellung nöthig, sondern genügt jedes vorübergehende Beschäftigungsverhältniß in einem versicherungspflichtigen Betriebe. Denselben erlangen ohne jede Bethätigung eines Erwerbswillens die Bediensteten und Beamten der Straßenbahnen ohne Unterschied, ob ihre Beschäftigung im Haupt- oder einem Nebenbetriebe erfolgt ist, bezw. deren versorgungsberechtigte Hinterbliebenen als gesetzliche[1]) Wirkung eines Unfalles im Betriebe, welcher den Tod oder eine Kör-

[1]) G 6. Juli 1884, 28. Mai 1885.

perverletzung zur Folge hatte, welche über den 91sten Tag hinaus gänzliche oder theilweise Erwerbsfähigkeit nach sich gezogen hat. Derselbe entsteht indeß keineswegs schon durch jeden Unfall[2]), welcher mit dem Betriebe in eine gewisse Verbindung zu bringen ist, wie z. B. gelegentlich des Ganges zur oder von der Betriebsstätte, und noch weniger durch Vorfälle, welche infolge des Beschäftigungsverhältnisses allmälig sich entwickelt und damit die Eigenschaft von Betriebskrankheiten haben[3]).

Er umfaßt den Ersatz des Vermögensnachtheils, welcher dem Verluste der Erwerbsfähigkeit bezw. des Versorgers entspricht. Derselbe wird in Form von Renten gewährt und hat eine gesetzliche Begrenzung in der Weise erfahren, daß er bei voller Erwerbsunfähigkeit zwei Drittel der gehabten Dienstbezüge beträgt, die je nach dem Grade der verbliebenen Erwerbsfähigkeit entsprechend geringer werden, für die hinterbliebene Wittwe ein Fünftel, für jedes versorgungsbenöthigte Kind drei Zwanzigstel; für sämmtliche versorgungsberechtigte Angehörige desselben Ernährers soll die Gesammtzahlung indeß drei Fünftel nicht übersteigen. Weitere Verwandte sind nur ausnahmsweise ersatzberechtigt.

Er ist öffentlichrechtlicher[4]) Natur, seine Geltendmachung geschieht in einem besonderen Verfahren; zahlungspflichtig ist die Straßenbahnberufsgenossenschaft, welche durch Zwangsvereinigung sämmtlicher Straßenbahnbetriebsunternehmer zwecks gemeinsamer Entschädigung der in ihren Betrieben Verunglückten entstanden ist.

---

[2]) Nach Rosin: Begriff des Betriebsunfalles im Arch. f. öff. R. S 332 ist Betriebsunfall diejenige körperschädigende, plötzliche und von dem Betroffenen nicht beabsichtigte Einwirkung eines äußeren Thatbestandes auf einen Menschen, welche durch die besondere, d. h. über die Unfallsgefahr des gewöhnlichen Lebens hinausgehende, Gefährlichkeit eines Betriebes verursacht ist.

[3]) z. B. Bruchschaden, Augenschwäche. Die Nichtbeachtung dieser Unterscheidung hat besonders das RVA zu einer Reihe theils unrichtiger, theils wenigstens unzutreffend begründeter Entscheidungen geführt. So auch Rosin S. 350.

[4]) Menzel i. d. Arch. f. bürgerl. Recht I 327 ff. hält ihn irrthümlich für eine privatrechtliche Schuldverbindlichkeit. Er hebt die Anwendbarkeit des G 7. Juni 1871 für Unfälle auf, welche im Betriebe der Dienstgeberin eintreten, nach Eger: Haftpflichtgesetz 604; K. Hilse: Selbstverwaltung XV 17; Einfluß der Kranken- und Unfallfürsorge auf den Ersatzanspruch des Verletzten gegenüber dem Beschädiger (Berlin 1888. Carl Heymann's Verlag); Haftpflicht § 12 S. 41; UnfallsgG § 54 S. 189.

Sie beschließt durch ihren Vorstand über die Rechtmäßigkeit erhobener Ansprüche und deren Höhe. Ihr Beschluß ist durch Berufung an das Schiedsgericht und Rekurs an das Reichsversicherungsamt anfechtbar. Die rechtskräftige Feststellung ist durch ein neues Verfahren abänderungsfähig, falls in den Erwerbsverhältnissen wesentliche Veränderungen eingetreten sind[5]). Der Antrag hierzu kann von beiden Seiten ausgehen, die Abänderung deshalb auf eine Rentenerhöhung oder -minderung bezw. -entziehung herauskommen. Das Bezugsrecht geht weiter, wenn der Berechtigte selbst ein gleich hohes Einkommen bezieht wie zur Zeit des Unfalles oder eine Strafhaft[6]) verbüßt. Den einzigen Einwand, welcher den Anspruch zu entkräften vermag, bietet die vorsätzliche Herbeiführung des Unfallsereignisses[7]).

Auf Seiten des Unternehmers entstehen lediglich Verpflichtungen, nämlich der Beitrittszwang zur Straßenbahnberufsgenossenschaft, die Meldung von Unfällen an diese und die Behörden, die Zahlung der ausgeschriebenen Umlagen[8]), das Einreichen der verlangten Nachweise über Arbeiterzahl, Lohnhöhe und Beschäftigungsart, die Annahme der Wahl zu Ehrenämtern bei Vermeidung er-

---

[5]) Nach RG 22. Dez. 1890 (Rep. VI 244/90) u. 30. Jan. 1891 (Berufsgenossenschaft VI 133) ist ein Unfallverletzter verpflichtet, sich einer nochmaligen Operation oder ärztlichen Behandlung zu unterwerfen, um die Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit herbeizuführen, wenn dieselbe nach ärztlichem Gutachten nicht lebensgefährlich, aber erfolgversprechend erscheint, und zwar bei Vermeidung des Verlustes eines Entschädigungsanspruches. nach RVA Urt. 552 14. Mai 1888 u. 553 11. Juni 1888 sind die Betriebsverletzten hierzu nicht verpflichtet.

[6]) Entschädigungsansprüche aus der Haftpflicht ruhen während der Zeit einer Strafhaft nach RG 23. Dez. 1879 (Entsch. Bd. I 66) u. 9. Okt. 1890 (PrVBl XII 78), ebenso Invalidenrente, solange der Berechtigte eine die Dauer von einem Monat übersteigende Freiheitsstrafe verbüßt nach G 22. Juni 1888 § 34, Unfallrente aber nicht nach RVA Urt. 582 v. 30. April 1888. Ueber den Verwendungszweck der letzteren vergl. B. Hilse im Preuß. VBl XII 469.

[7]) Nach Rosin S. 348 schließt nur diejenige Fahrlässigkeit des Verletzten die Entschädigung und damit den Begriff des Betriebsunfalls aus, welche den Causalzusammenhang zwischen Unfall und Betriebsgefährlichkeit nicht mehr bestehen läßt.

[8]) Rückständige Umlagebeiträge genießen das Vorrecht der Konkurs-Ordn. § 54 Z. 3 und zwar auch für das nächst vorangegangene Rechnungsjahr nach RG 10. Jan. 1889 (Entsch. XXII 139).

höhter Umlagen. Falls durch rechtskräftiges Strafurtheil der Betriebsunternehmer als schuldhafter Urheber des Unfalles erkannt wurde, hat er überdies der Berufsgenossenschaft für allen Aufwand aufzukommen und dem Verunglückten bezw. dessen Erben über die gesetzliche Rente Schaden zu leisten, sofern diesbezügliche Ansprüche binnen 18 Monaten nach Rechtskraft erhoben werden[9]). Streitigkeiten hieraus gehören vor die ordentlichen Gerichte, sodaß das Reichsversicherungsamt[10]) hierauf keinen Einfluß hat.

Anspruchsberechtigt sind die Verunglückten oder deren Hinterbliebene. Ihr Anspruch wird von amtswegen festgesetzt, ohne daß es ihres Antrages dazu bedarf. Ist es jedoch zu keiner amtlichen Festsetzung gekommen, so muß der Anspruch bei Verlust der Ausschließung vor Ablauf von 2 Jahren nach Eintritt des Unfalles angemeldet werden[11]). Die zugebilligten Renten sind monatlich fällig und werden durch die Postanstalten gezahlt. Kapitalabfindung ist als Regel ausgeschlossen[12]).

§ 80. Alters- und Invaliditätsrentenanspruch.

Zu seiner Entstehung bedarf es neben dem Eintritte der gesetzlichen Altersgrenze durch Vollendung des 70. Lebensjahres oder

---

[9]) G 6. Juli 1884 § 96[4]. Für die aus der strafgerichtlichen Verurtheilung ihrer Vorstandsmitglieder oder Liquidatoren ableitbaren Vermögensansprüche haftet die Aktiengesellschaft oder Genossenschaft. Handelt es sich um Verfolgung der Ansprüche gegen den Urheber eines schädigenden Ereignisses, so steht die Entscheidung auch der auf privatrechtlichem Titel beruhenden Fragen in Preußen dem Ober-Verwaltungsgericht zu, soweit solche innerhalb der ersten dreizehn Wochen liegen (OVG 26. Jan. 1891 Sv. XVIII 390), in Höhe des Krankengeldzuschusses der Aufsichtsbehörde und gegen deren Entscheidung den ordentlichen Gerichten (G 6. Juli 1884 § 5 Abs. 11 mit G 15. Juni 1883 § 58 Abs. 1) im übrigen den ordentlichen Gerichten, welche selbständig über die Frage entscheiden, ob ein Betriebsunfall vorliegt oder nicht RG 11. Okt. 1889 (Entsch. XXIV 332) u. 19. April 1890 (Entsch. XXV 122).

[10]) Zum Erheben des Kompetenzkonfliktes ist das RVA nicht zuständig, weil Reichsbehörden (OVG 24. Jan. 1885 (Entsch. XI 406) die Befugniß nicht zusteht, in schwebende Rechtsstreite einzugreifen. Vergl. V. Hilfe in der Berufsgenossenschaft (VI Nr. 6).

[11]) G. 6. Juli 1884 § 59.

[12]) Abgesehen von der Wiederverheirathung einer rentenberechtigten Wittwe und dem Wegzuge von Ausländern §§ 6a, 67.

der Erwerbslosigkeit einer Bethätigung des Bezugsberechtigten durch ein Mindestmaß von Arbeitsleistungen und geleisteter Beiträge[1]). Die Erwerbslosigkeit braucht keineswegs die Folge des allmähligen Kräfteverbrauches in Form der Betriebskrankheit zu sein, kann vielmehr ebensogut in einem Unfalle ihren Grund haben, z. B. bei dem Gange zur Arbeitsstelle, nur darf sie nicht selbst verschuldet oder durch schuldhaftes Verhalten im Heilverfahren herbeigeführt sein. Ihr Gegenstand ist vielmehr, eine Schmälerung oder Aufhebung der Erwerbsfähigkeit jemandes infolge Alters oder natürlicher Abnutzung wirthschaftlich auszugleichen, wozu die Mittel von theils den gesammten Steuerzahlern, theils den Versicherten, theils dem Arbeitgeber aufzubringen sind, indem der Staat zu jeder Rente einen festen Beitrag zahlt und die beiden letzteren Wochenbeiträge leistet, welche nach vier Lohnklassen[2]) abgestuft 14 bezw. 20, 24, 30 Pfennige betragen[3]) und durch Einkleben von Marken in Quittungskarten zu entrichten sind. Die Rentenbeträge stufen sich gleichfalls nach den nämlichen vier Lohnklassen ab, sind für Alters- und für den Invaliditätsfall verschieden hoch, beziffern sich hier auf 114,70—157 M. bezw. auf 124,00—251 M., 131,15—321,50 M., 144,55—415,50 M., können[1]) dort nach 30jähriger Wartezeit auf 106,40 bezw. 134,60 (Mk. 162,80 und 191) Mk. sich beziffern, je nach der Höhe der bereits geleisteten Beiträge. Den Betriebsunternehmern gegenüber äußert die Versicherung sich nur in Pflichten; für den Arbeiter bringt sie daneben noch Rente.

I. Der Unternehmer hat für den bei ihm beschäftigten Versicherungspflichtigen Marken in zureichender Höhe und vorschriftsmäßiger Beschaffenheit rechtzeitig selbst dann zu verwenden, wenn die Beschäftigung nicht während der ganzen Kalenderwoche bei ihm stattgefunden hat, sobald nur noch kein anderer eine Marke verwendet hatte.[4]) Das Einkleben muß der Lohnzahlung vorausgehen und in fortlaufender Reihe geschehen, eine Entwerthung der Marken ist zwar zulässig, darf dagegen in keiner Weise erfolgen, welche

[1]) Bei Invaliditätsrente 235, bei Invaliditätsrente 1410 Wochen, G 22. Juni 1889; v. Wödtke in v. Stengels Wörterbuch I 684.

[2]) Weniger als 350 Mk., 351—550 Mk., 551—850 Mk., über 851 Mk.

[3]) G 22. Juni 1889 §§ 22, 96, 100.

[4]) a. a. O. §§ 100, 108, 109, 143.

dem Arbeiter unangenehm sein könnte, also keine Zeitvermerke enthalten. Ist der Werkthätige mit einer Quittungskarte nicht versehen, so hat der Unternehmer solche zwar für dessen Rechnung zu beschaffen, darf sie ihm aber wider seinen Willen nicht zurückbehalten. Die Höhe der zu verwendenden Marke ist freier Vereinbarung mit der Maßgabe überlassen, daß unter den gesetzlichen Betrag nicht herabgegangen werden darf. Die Hälfte des verwendeten Beitrages und die Kosten der Quittungskarte sind bei der Lohnzahlung abzugsfähig, ein Mehrabzug jedoch strafbar. Jede dem Arbeiter nachtheilige Abrede, darunter das Verbot der Uebernahme eines übertragenen Ehrenamtes, ist rechtsunwirksam.[5]) Außerdem sind sämmtliche behördlicherseits für erforderlich gehaltenen Nachweise und Anzeigen zu erstatten und ehrenamtliche Stellungen zu übernehmen. Dem Betriebsunternehmer ein Mittel zu geben, den Arbeiter zur Vorlegung der Quittungskarte oder zu denjenigen Angaben zu zwingen, ohne welche die Erfüllung eigener Pflichten unerreichbar ist, hat der Gesetzgeber verabsäumt.

II. Dagegen sind die Pflichten des Arbeitsnehmers darauf beschränkt, sich die Lohnabzüge gefallen zu lassen, für rechtzeitigen Umtausch der Quittungskarte zu sorgen und sich diejenigen Schriftstücke zu bewahren, welche zum Nachweise seines Rentenbezugsrechts gebraucht werden. Umgekehrt erwirbt er ein Recht auf Rentenbezug im Altersfalle mit Vollendung des 70. Lebensjahres nach 1410 Beitragswochen, im Invaliditätsfalle durch Nachweis eingetretener dauernder Erwerbslosigkeit nach 235 Beitragswochen, sowie einen bedingten Anspruch auf Rückzahlung geleisteter Beiträge bei Wegfall der Genußmöglichkeit[6]). Auf die Wartezeit[7]) werden angerechnet die Dauer von Krankheit oder Militärdienstleistungen.

Bei Endigung des versicherungspflichtigen Beschäftigungsver-

[5]) a. a. O. §§ 101, 109, 147, 148.

[6]) a. a. O. §§ 30, 31.

[7]) Zugunsten von Personen, welche am 1. Januar 1891 bereits das 40. Lebensjahr vollendet haben oder bis zum 31. Dez. 1895 erwerbsunfähig werden, wird die Wartezeit vermindert und zwar für erstere um soviel Beitragsjahre, als ihre Lebensjahre am 1. Jan. 1891 vierzig überstiegen haben, für letztere um diejenige Zahl von Wochen, während deren sie nachweislich in der Zeit vor dem 1. Jan. 1891 gearbeitet haben, soweit diese Zeit innerhalb der letzten fünf Jahre vor Eintritt der Erwerbsunfähigkeit fällt. §§ 156, 157.

hältnisses ist er zwar zur freiwilligen Fortsetzung der Versicherung jedoch nur zur 2. Lohnklasse berechtigt. Umgekehrt fällt sein Anspruch auf Invalidenrente weg, wenn er die Erwerbsunfähigkeit sich vorsätzlich oder bei Begehung eines Verbrechens zugezogen oder durch grobe Verstöße gegen Krankheitsbehandlungsmaßregeln veranlaßt hat. Der Rentenbezug ruht während der Verbüßung einer Haftstrafe, des Aufenthaltes im Auslande oder wenn er zuzüglich der bereits bewilligten Invalidenrente an Unfallrente, Pension oder Wartegeld mehr als 450 Mk. erhält. Eine Entziehung kann nur bei Wegfall dauernder Erwerbsunfähigkeit eintreten.

Die Renten sind weder beschlagnahmefähig, noch pfändbar. Ihre Festsetzung erfolgt in einem geordneten Verfahren durch Bescheid der zuständigen Versicherungsanstalt, gegen welchen Berufung an ein Schiedsgericht und Revision bei dem Reichsversicherungsamte ohne aufschiebende Wirkung gestattet ist, die Auszahlung erfolgt durch die Postanstalt.

§ 81. Anspruch auf Vertragsbruchsentschädigung.

Durch Wegbleiben von der Arbeit und durch Einstellung ihrer Verrichtungen vermögen die Werkthätigen in den Verkehrsgewerben die weitesten Kreise in Mitleidenschaft zu ziehen und den Betriebsunternehmer am Feilbieten seiner Beförderungsleistungen zu verhindern. Wird zwar ein Ausstand im Straßenbahngewerbe wegen seiner blos örtlichen Wirkung niemals die Tragweite gewinnen, welche ein solcher im Eisenbahnwesen zu äußern im Stande ist[1]), so wird er gleichwohl in weitere wirthschaftliche Kreise übergreifen, als wenn er in Güterumwandlungsgewerben stattfindet. Umgekehrt liegt hier dem Straßenbahnbetriebsunternehmer, welcher von einem Ausstande betroffen wird, weit näher, wegen der benöthigten Ersatzkräfte auf Personen zurückzugreifen, die in einem anderweiten Verkehrsgewerbe bereits Beschäftigung gefunden und polizeilichen Fahrschein erlangt hatten, da er in der freien Auswahl beschränkt und auf Fahrscheininhaber angewiesen ist[2]); zumal wo der Fahr-

[1]) Polyt. Centralbl. III 127 ff.; Ztschr. f. Eisenbahnw. III 847 ff.; IV 73 ff.

[2]) Oben § 35 S. 82 ff.

schein nicht blos für das Arbeitsverhältniß gilt, in welchem er gelöst war, sondern bei Wechsel des Dienstgebers Bestand behält. Dazu tritt, daß naturgemäß der gestiegene Bedarf zur Preiserhöhung führt und die Arbeiter gern geneigt sind, durch Dienstwechsel die höheren Löhne für sich auszunutzen.

Derarten Vorkommnissen soll GwO § 124b, 125[3]) entgegenwirken. Sie begründet das Recht des Arbeitsgebers auf Zahlung des sechsfachen Betrages des ortsüblichen Tagelohnes als Ersatz der vertragswidrigen Lösung eines Beschäftigungsverhältnisses, ohne daß der Nachweis eines wirklichen Schadens erbracht zu werden braucht. Zahlungspflichtig sind nebeneinander der vertragsbrüchige Arbeiter, derjenige Arbeitsgeber[4]), welcher ihn zum Vertragsbruche verleitet hat oder während der Dauer, für welche die Beschäftigung noch gewährt hätte, wissentlich beschäftigt. Jeder haftet für das Ganze, doch darf der Anspruch nur einmal beigetrieben werden[5]).

Aus dem Erforderniß der Wissentlichkeit ist man versucht gewesen, die Verschuldung und nicht das Gesetz für den Schuldgrund zu erklären. Thatsächlich ist das letztere der Fall, weil der den Anspruch begründende Vorfall (die Arbeitsniederlegung) mit der späteren Beschäftigung nicht in ursachlichem Zusammenhange zu stehen braucht; letztere vielmehr erst später beschlossen und erfolgt sein kann.

Der Straßenbahnbetriebsunternehmer kann sowohl Anspruchsberechtigter als auch in seiner Eigenschaft als Verleiter oder Beschäftigungsgeber Schuldner sein. Der Anspruch selbst ist rein vermögensrechtlicher Natur, weil auf ihn verzichtet und er durch Ausschluß der Kündigungsfristen unwirksam werden kann, wenngleich das begründende Gesetz dem öffentlichen Rechte angehört.

---

[3]) In der Fassung des G 1. Juni 1891.

[4]) Ist der Verleiter kein Arbeitsgeber, sondern ein berufsgemäßer Arbeiterführer, so entsteht in dessen Person keine Ersatzverbindlichkeit. Hinsichtlich der Arbeitsgeber ist jedoch gleichgültig, ob sie das nämliche oder verschiedene Gewerbe betreiben.

[5]) Inwieweit der Zahlende von den Mitverpflichteten Ersatz fordern darf, bestimmt sich nach den zwischen ihnen bestehenden Rechtsverhältnissen.

§ 82. Der Haftanspruch.

I. Der Haftanspruch[1]) ist vermögensrechtlicher Natur, sodaß Streitigkeiten dem ordentlichen Rechtswege unterliegen. Er umfaßt den Schadensersatz, welcher durch eine beim Bahnbetriebe eingetretene Tödtung oder Körperverletzung entstanden ist, nicht aber die bloße Sachbeschädigung, doch ist streitig[2]), ob kraft Gesetzes für verdorbene Sachen Ersatz zu leisten ist, wenn deren Beschädigung mit einer Körperverletzung zusammentrifft. Er darf nicht im Voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden, sodaß darauf abzielende Abreden ohne rechtliche Wirkung bleiben. Dagegen braucht er nach seinem Entstehen nicht verlangt zu werden, vielmehr ist ein Verzicht zulässig und steht den Gläubigern des Anspruchsberechtigten kein anderes Mittel zur Verfügung, um eine ihnen nachtheilige Aufgabe zu vereiteln, als binnen der gesetzlichen zweijährigen Verjährungsfrist, welche vom Tage des Unfalls an gerechnet wird[3]), den Anspruch zu pfänden und gerichtlich sich überweisen zu lassen, da er nicht zu denjenigen Forderungen gehört, deren Beschlagnahme gesetzlich für unzulässig erklärt, seine Uebertragbarkeit zulässig und seine Verpfändbarkeit unverwehrt ist.

Der Anspruch erstreckt sich im Falle des unmittelbar oder mittelbar eingetretenen Todes auf Ersatz etwaiger Heilungs-, Beerdigungs- und sonstiger bis zum Tode gehabter Unkosten, sowie des Unterhaltes, welcher versorgungsberechtigten Hinterbliebenen durch den Todesfall entzogen ist, während er im Falle der Körperverletzung neben den Heilungskosten den Vermögensnachtheil um-

---

[1]) G 7. Juni 1871. Vergl. z. B. Dernburg: Lehrb. d. Preuß. Privatrechts § 26 (II 709) Anm. 5. Endemann: Erläuterungen zum Reichshaftpflichtgesetz (1885) 24. Eger: Das Reichshaftpflichtgesetz (1886) 43, 145. Franz: Die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer (1872) 2. Genzmer: Reichshaftpflichtgesetz (1882) 29. K. Hilse: Betriebsunfälle 2, 76; Haftpflicht (1889). Jakobi: Erläuterungen zum Haftpflichtgesetz (1878) 20. Kah: Haftpflichtgesetz (1874) 14, 30. Westerkamp in Endemann's Handb. d. Handelsrechts 629. V. Weinreich: Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung (1883) 143. Zimmermann: in Siebenhaars Archiv f. Wechselrecht (n. F. II 29).

[2]) Nach dem Wortlaute § 3 zu verneinen, weil hier der beschädigten Sachen nicht gedacht ist.

[3]) Für Hinterbliebene jedoch erst vom Todestage ab.

faßt, welchen eine zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit bezw. Verminderung der Erwerbsfähigkeit bewirkt hat.

Sein Schuldgrund ist G 7. Juni 1871, welches zwar die Straßenbahnen nicht aufführt, doch hat der herrschende Gerichtsgebrauch durch unausgesetzt gleichmäßige Rechtsprechung dasselbe auf Straßenbahnen ohne Unterschied der benutzten Triebkraft für anwendbar erklärt[4]), wobei er sich allerdings nur auf die gelegentlich der Gesetzesberathung gefallene Aeußerung und die angeblich gleich große Gefährlichkeit der Straßenbahnen mit den Eisenbahnen zu stützen vermag. Ob diese Erwägungen zur sinngemäßen Ausdehnung eines Sondergesetzes genügen, kann zwar bezweifelt werden, ist indeß angesichts des Umstandes bedeutungslos, daß die diesbezüglichen Beanstandungen vom Reichsgericht bisher nicht gewürdigt sind und aller Wahrscheinlichkeit nach auch ferner nicht bewirken würden, die jetzige Rechtsauffassung aufzugeben. Es ist ja doch so außerordentlich wohlfeil, auf fremde Rechnung wohlthätig zu sein, daß die Gerichtshöfe sich schwerlich versagen werden, auch in Zukunft diese Wohlthat zu üben, zumal wenn der Zahlungspflichtige in günstiger Vermögenslage sich befindet, so lange sie ihnen nicht gesetzgeberisch ausdrücklich untersagt wird.

Der Haftpflicht liegt der Gedanke zugrunde[5]), für die Vernichtung wirthschaftlicher Güter (Leben, Gesundheit, Erwerbsfähigkeit) denjenigen Betrieb, welcher sie fordert, verantwortlich zu machen, indem er aus seinem Ertrage die Wiederherstellung bezw den Ausgleich jener Verluste zu bewirken hat, um deren Vermögenswerth also sein Gewinn zu kürzen ist. Den schädigenden Betrieb mit Aufbringen der Mittel zur Beseitigung geforderter wirthschaftlicher Verluste zu belasten, ist gerecht und wirthschaftlich. Denn Gewinnsucht und falsche Sparsamkeit würden leicht zweckmäßige Aufwendungen zur Unfallsverhütung zurückhalten, wenn nicht die Gefahr im Hintergrunde stände, Schäden in unbegrenzter Höhe zu zahlen. Auf Gefahr anderer, nämlich der Verunglückten, eine Gewinnsteigerung, Bereicherung, zu erzielen, ist verwerflich und deshalb abzuschneiden. Den einzigen wirthschaftlich richtigen Aus-

---

[4]) Oben § 1 S. 3[5].

[5]) K. Hilse: Haftpflicht § 28 S. 32 ff.; UnfallsgG §§ 60—76 S. 211—248. Deshalb ruht Haftrente während der Strafhaft; oben § 79 S. 229[6].

weg bietet der Zwang gegen den Sparer, die Nachtheile aus derarten übertriebenen Ersparnissen zu tragen, weil er naturgemäß unter zwei Uebeln das kleinere wählen, d. h. mit Aufwendungen, welche die Sicherheit seines Betriebes zu fördern geeignet sind, und deren ziffermäßige Höhe zu übersehen er imstande ist, weniger kargen wird, sobald ihn anderenfalls unabsehbare Aufwendungen zum Ausgleich eingetretener Unfälle treffen, welche die ersparten Beträge vielfach übersteigen können. Je größer also die Gefahr einer Unterlassung ist, desto mehr wird solche vermieden werden.

Gegenüber Rechtspersonen hat diese Erwägung noch größere Berechtigung, wie bei natürlichen Personen, weil hier unverkennbar das Bestreben derjenigen Betheiligten, welche die bestmöglichste Veräußerung ihres Aktienbestandes bezwecken[7]), auf Erzielen hoher Gewinnvertheilung gerichtet ist, weshalb sie vielfach die Verwaltungen zu ungesunden Ersparnissen zu bestimmen versucht sind, wogegen das Gesetz eine wirksame Stütze bietet.

Gerade hier ist das gesetzgeberische Verlangen an die Verwaltungsorgane besonders sachgemäß, vor der Gewinnvertheilung alle Beträge, deren Erzielen unter Vernichtung wirthschaftlicher Güter geschah, abzusetzen, soweit sie zum Ausgleiche des Geschädigten in seinen wirthschaftlichen Verhältnissen gebraucht werden. Die Aktionäre werden mit Erfolg gegen derartige Abschreibungen nichts vermögen, welche infolge der gesetzlichen Haftverbindlichkeit die Eigenschaft von Lasten des Unternehmens annehmen und als solche zu behandeln sind. Indem die dem Volkswohlstande verlorenen Werthe auf solche Weise ihm wieder zugeführt werden, nehmen die entschädigten Verlierer in anderer Weise am wirthschaftlichen Erwerb wieder Theil, und fallen jedenfalls als Unterstützungspflichtige aus der Armenpflege und damit unproduktive Konsumenten öffentlicher Mittel weg. Solches ist gleichzeitig ein

---

[6]) Einen schlagenden Beweis liefern die Zustände im Schlächter-, Brauer-, Omnibus-, Speditions- und Abfuhrgewerbe, deren Fuhrwerke unter dem Schutze der Haftfreiheit der Dienstgeber für die Fahrfehler seiner Leute im Straßengewühle geradezu verheerend wirken, wo nicht, wie im Herrschaftsgebiete des Französischen Rechts, eine Eintrittsverbindlichkeit des Dienstgebers besteht. Zifferbeweise a. a. O. § 28 S. 33, § 5 S. 21; UnfallsgG G § 28 S. 115 ff., § 36 S. 149 ff., § 58 S. 202.

[7]) K. Hilfe in der »Gegenwart« XXXIX (1891) 385 ff.

wirthschaftlicher Gewinn und sittlicher Erfolg, der jedoch keineswegs seine Grenze bei den Straßenbahnbetrieben finden dürfte, sondern die sämmtlichen Fuhrbetriebe umfassen müßte.[8])

Vielleicht hätte zur Erreichung des Zieles, den im Bahnbetriebe Verunglückten vor der Gefahr zu schützen[9]), wegen der Unmöglichkeit, den ursachlichen Zusammenhang zwischen seinem Schaden und einer Betriebshandlung zu beweisen, Schadloshaltung zu verlieren, das Aufstellen einer Rechtsvermuthung zu seinen Gunsten genügt, die dann durch formellen Gegenbeweis hätte entkräftet werden können. Der Gesetzgeber ist indeß weiter gegangen. Er hat den Betriebsunternehmer zahlungspflichtig erklärt, sobald eine beim Betriebe eingetretene Tödtung oder Körperverletzung und ein dadurch[10]) entstandener Schaden zusammentreffen, ohne daß diese Körperverletzung oder Tödtung als Folge der Eigenthümlichkeiten des Betriebes dargethan, geschweige erst der ursachliche Zusammenhang zwischen Vorgang und dem Verschulden eines Betriebsbediensteten bei Ausführung der Dienstverrichtung nachgewiesen zu werden braucht. Selbst ein mittelbarer[11]) Zusammenhang zwischen Betrieb und Beschädigung reicht aus. Ein blos zeitliches Verhältniß[12]), z. B. die Beschädigung durch einen mit dem Straßenbahnbetriebe in keinerlei Verbindung stehenden dritten, welcher als Urheber des Unfalles verurtheilt wurde, darf nicht genügen. Die Zufälligkeit, daß er im Betriebe zu Schaden kam, soll dem Verunglückten noch keinen Anspruch geben, wenn der Vorfall auf keine Eigenthümlichkeit des Betriebes, sondern lediglich auf das schuldhafte Verhalten eines dem Straßenbahnbetriebe Fremden zurückführbar ist, weil vielleicht ein Mitfahrgast ihn vorsätzlich oder fahrlässig verletzt oder ein Straßengänger durch einen Steinwurf unmittelbar oder mittelbar beschädigt oder die Deichsel eines einfahrenden Wagens ihn getroffen hat. Gleichwohl zählt die neuere Rechtsprechung Fälle dieser Art den haftpflichtigen zu.

Insofern der Haftanspruch kraft Gesetzes eintritt, ist dem

---

[8]) Haftpflicht §§ 45—50 S. 183 ff.; UnfallsgG § 96 S. 310 ff.

[9]) RG 29. März 1884, 19. Juni 1885 (Entsch. XI 146, XIV 25).

[10]) Förster a. a. O. § 5151 (II 146).

[11]) ROHG XII 163, z. B. ein Sturm schleudert einen Theil des Stationsgebäudes auf einen in dem vorbeifahrenden Zug Befindlichen.

[12]) Dernburg § 264 (II 709).

Erkenntnißrichter die Befugniß entzogen, ihn aus anderen als den vom Gesetz für zulässig erklärten Gründen abzulehnen, sobald er von dem Vorhandensein der gesetzlichen Voraussetzungen überzeugt ist. Als Einreden sind indeß blos höhere Gewalt und eigenes Verschulden zugelassen, während der Nachweis obwaltender fremder Schuld wirkungslos bleibt. Gleiches wird von dem Einwande zu gelten haben, daß Kläger im Strafverfahren eine Buße zuerkannt und gezahlt erhalten, oder daß er mit dem Schadensurheber einen Vergleich abgeschlossen hat, sobald er nicht blos auf Kürzung der Schadenssumme um den erhobenen Betrag beschränkt bleibt, sondern auf Ablehnung die Haftverbindlichkeit gerichtet ist. Denn Haftanspruch und dieser aus der Verschuldung gegen den Unfallsurheber bestehen nebeneinander [13]), sind selbständig verfolgbar und bis auf den Umstand völlig von einander unabhängig, daß beiden der nämliche Schaden zu Grunde liegt, mithin der Eine soweit gegenstandslos wird, als Schadloshaltung aus dem Anderen eintrat, weil unbedenklich dem Verletzten nicht mehr als einmalige Schadloshaltung gebührt. In einem Haftpflichtstreit muß er deshalb denjenigen Betrag fallen lassen, welchen er bereits vom Beschädiger [14]) vereinnahmt hat. Dagegen bestehen beide Schuldverhältnisse jedenfalls dergestalt selbständig und unabhängig, daß der Beschädigte zwar die Wahl hat, aus welchem von beiden er seine Befriedigung suchen will, dagegen dem haftpflichtigen Betriebsunternehmer die Abtretung des gegen den Schadensurheber bestehenden Anspruches nicht wird versagen dürfen, während er sich nicht gefallen zu lassen braucht, zunächst an den Beschädiger verwiesen zu werden.

Anspruchsverpflichtet sind die Betriebsunternehmer, selbst wenn der letzte Grund des Vorfalles in einem Mangel der Anlage oder der Straße zu suchen, welcher auf ein vertretbares Verschulden seines Besitzers zurückzuführen ist, da der Eintritt beim Betriebe die Ersatzverbindlichkeit herstellt. Dagegen vermag

---

[13]) K. Hilse: Selbstverwaltung XV 17 u. Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnwesen VII 61.

[14]) Nicht aber aus Krankenkassen, denen gegenüber er durch Zahlung von Prämien ein Unterstützungsrecht erworben hatte. OLG Dresden 28. März 1888 (Berufsgenossenschaft III 155).

eine vorliegende Verschuldung jemandes, der beim Straßenbahnbetriebe nicht einmal betheiligt zu sein braucht, z. B. des fremden Betriebsstörers, einerseits dem eintretenden Betriebsunternehmer ein Rückgriffsrecht zu geben und andererseits dem Anspruchsberechtigten wegen seines Schadens Nebenverpflichtete zu verschaffen, für welche dann allerdings nicht das Gesetz, sondern die Verschuldung den Schuldgrund abgiebt.

Anspruchsberechtigt sind blos die Verletzten oder unterhaltsberechtigte Hinterbliebene eines Getödteten, während jedem Dritten ein unmittelbares Klagerecht fehlt[15]). Denn wenn zwar der Haftanspruch in der Höhe, in welcher aufgrund öffentlicher Kranken-, Unfalls- und Invaliditätsfürsorge Zahlungen geleistet sind, kraft gesetzlicher Abtretung den beregten Anstalten zusteht[16]), so handelt es sich für sie doch immer um kein selbständiges, sondern um ein aus der Person ihres Zahlungsempfängers abgeleitetes Recht. Sie müssen sich deshalb die gegen ihren Rechtsvorgänger zulässigen Einreden gefallen lassen. Allerdings verschlechtert diese gesetzliche Forderungsabtretung die Lage des haftpflichtigen Betriebsunternehmers, weil ihm die Möglichkeit zur schnellen Anspruchstilgung oder zu rechtsverbindlichen Vergleichen mit dem Verunglückten abgeschnitten und er zu Verhandlungen mit mehreren Personen gezwungen ist. Etwaige Ansprüche von Personen, welche ohne gesetzlichen Grund die Kosten der Heilung oder Beerdigung getragen oder anderweite Unterstützungen gewährt haben, verhindern eine Zahlung oder einen Vergleich mit dem Anspruchsberechtigten so lange nicht, bis das Bestehen der Forderung glaubhaft

---

15) Eger: Haftpflicht 381; anderer Meinung Endemann 51, Frantz 9[4], 10[7], Jakobi 27[2], Kah 89[1].

16) Ein etwaiger Rentenanspruch aus der Haftpflicht fällt zweifellos unter den gesetzlichen Entschädigungsanspruch gegen Dritte im Sinne G 15. Juni 1883 § 57 und Forderung der Entschädigungsberechtigten an den Dritten im Sinne G 6. Juli 1884 § 98, 5. Mai 1886 § 119, 13. Juli 1887 § 112. Denn wenn hier den Verpflichtungsgrund zwar nicht die schädigende Handlung, sondern das Gesetz herstellt, so fehlt doch jeder vernünftige Grund für die Annahme, daß der Gesetzgeber etwaige Haftpflichtansprüche dem Verletzten neben der Unfallrente oder Krankenunterstützung habe belassen und dem Uebergange auf die eintretenden Fürsorge-Anstalten habe entziehen wollen. Vielmehr erstreckt sich die gesetzliche Abtretung auch auf Haftpflichtansprüche. Vergl. K. Hilse: Unfallfürsorge § 4 S. 14 und Preuß. OVG 21. Febr. 1889.

gemacht ist, sodaß der Vorwurf des unredlichen Verhaltens erhoben werden könnte. So lange der Haftanspruch noch nicht getilgt ist, werden sie vielleicht aus der Bereicherung, Geschäftsbesorgung und ähnlichen Gründen gegen den Haftpflichtschuldner klagen können, doch steht schon ein früherer Verzicht oder eine vorgängige Forderungsabtretung ihrem Obsiegen entgegen.

Der Anspruch ist vererblich und veräußerlich, noch bevor seine Feststellung erfolgt ist. Eine freiwillige, theilweise oder gänzliche Abtretung steht der gesetzlichen nach. Da jedenfalls mehr als voller Schadensersatz nicht verlangt werden darf, muß der Berechtigte sich die Anrechnung einer ihm zugesprochenen Buße gefallen lassen[17]), während durch einen arglistigen Vergleich dem Betriebsunternehmer der Rückgriff an den Urheber des Unfalles nicht abgeschnitten und überdies ein Schadensanspruch gegeben wird, dessen Betrag gegen einen gleich hohen der Haftsumme zu verrechnen füglich nicht zu versagen, weil ja die Beschlagnahme der Haftansprüche nicht verboten ist.

II. Van den beiden den Straßenbahnbetriebsunternehmern verfügbaren Einreden hat diese der höheren Gewalt bisher meist ihre Wirkung versagt. Bei der heutigen gerichtsgebräuchlichen Auslegung des Begriffes »höhere Gewalt« und seiner Anwendung auf gegebene Verhältnisse gewährt sie vielmehr ein recht unzureichendes Schutzmittel.

a. Durch den Mangel einer Einrede »fremder Schuld« dazu bestimmt hat man nämlich versucht, in den zahlreichen[18]) Fällen, wo

---

[17]) Dagegen verliert er dadurch den Anspruch nicht, wenngleich das Zubilligen einer Buße gegen den Beschädiger die Geltendmachung jedes weiteren Entschädigungsanspruches ausschließt (StrGB §§ 188, 231), da der Haftanspruch kein Entschädigungsanspruch im strafrechtlichen Sinne ist. Die Frage ist jedoch streitig. Vergl. K. Hilse: Unfallfürsorge § 5—9 und die dort gegebenen Beläge; Haftpflicht § 7 S. 28 ff. Jedenfalls steht eine aufgrund StrGB § 231^{2} an den Beschädigten zahlbare, gegen den Beschädiger erkannte Buße der Verfolgung des Entschädigungsanspruches nicht entgegen, sofern, bevor das Urtheil gefällt wurde, der Schuldner Kenntniß von dem Uebergange erlangte. Vergl. Preuß. OVG 1. Dez. 1890 (Entsch. XX 372); B. Hilse im Arch. f. d. Strafrecht 1888 S. 26; in Baugewerksztg. XXIII 647 sowie über das Wesen der Buße unten § 92 S. 283.

[18]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 9e S. 27; Haftpflicht §§ 24, 30—32, 40, 45 S. 102, 119 ff., 165, 183; UnfallsgG §§ 28, 36, 51, 81 S. 115, 149 ff., 185, 263 ff.; Schutzbedürfniß § 16 S. 55 ff.

fremde Wagenführer durch absichtliches oder durch grobfahrlässiges Anfahren gegen Straßenbahnwagen unter Umständen, welche eine Abwehr unmöglich machten und für andere Fahrzeuge bei gleichem Gebahren der fremden Wagenführer genau denselben schädlichen Erfolg herbeigeführt hätten, bald unmittelbar, bald mittelbar einen Straßenbahnfahrgast getödtet oder verletzt hatten und dieserhalb sogar bestraft worden waren, dem Haftanspruche mit dem Einwande »höherer Gewalt« zu begegnen. Dies geschah z. B. in Fällen, wo ein polizeiwidrig auf der falschen Straßenseite fahrender Arbeitswagen gegen einen schon vorher zum Halten gebrachten Straßenbahnwagen trotz fristzeitigen Warnungssignals angefahren war, oder wo ein solcher in dem Augenblicke seine ursprüngliche Fahrrichtung änderte, aus der Reihe ausbrach und auf das Gleis überbog, als der Straßenbahnwagen bereits in gleicher Höhe mit dem Fahrzeuge war, welches dem schadenbringenden unmittelbar vorfuhr und von ihm verbotswidrig überholt werden sollte, oder wo wettfahrende Wagenführer von hinten oder von vorn einen Zusammenstoß mit Straßenbahnwagen herbeiführten, oder wo ein Wagen plötzlich und unvermuthet trotz Warnungssignal des Straßenbahnführers in senkrechter Richtung aus einer kreuzenden Straße herausjagte bezw. aus einem Thorwege unvermuthet herausfuhr. Bald hatte die Deichsel oder ein anderer Theil des anfahrenden Wagens unmittelbar die Verletzung bewirkt, bald war solche durch Glassplitter zerstörter Scheiben oder durch einen in Folge des erhaltenen Wagenstoßes eingetretenen Fall entstanden. Dabei handelte es sich bisweilen um hohe Summen (z. B. jährlich 2400 Mk. für einen im Sehvermögen durch eingedrungene Glassplitter beeinträchtigten Bankbeamten). Die nach einem Revisionsurtel vom 22. Juni 1888[19]) noch bestandene Annahme, daß in derarten Fällen höhere Gewalt angenommen werden würde, so oft der Beweis erbracht werde, daß der nachtheilige Erfolg unter Anwendung aller Vorsicht nicht abzuwenden war und selbst für Fahrzeuge eingetreten sein würde, deren Bewegungsfähigkeit an Schienenwege nicht gebunden sei, ist mittlerweile unhaltbar geworden[20]). Denn als Aufgabe der Beweisführung wird verlangt darzu-

---

[19]) K. Hilse: Haftpflicht § 49 S. 208[5].

[20]) RG 8. Dez. 1890 (VI 183 1890).

thun, daß der Unfall durch die umsichtigsten Schutzmaßregeln nicht hätte abgewendet werden können. Eine diesbezügliche Feststellung ist aber thatsächlicher Natur und damit dem Angriffe in der Revisionsinstanz entzogen. Dies geht jedoch zu weit. Denn ebensowenig wie der Fahrgast, welcher in einem Eisenbahnwagen von einem Mitfahrgast ermordet oder durch ein aus der Ferne auf den Zug treffendes Geschoß verletzt wird, Haftpflichtansprüche haben würde, weil derarte Verletzungen mit der eigenthümlich gefährlichen Natur des Betriebes in keinem Zusammenhange stehen, sich vielmehr als Verbrechen auf der Bahn gestalten, für welche deren Unternehmer nicht einzustehen hat[21]), darf die Straßenbahnbetriebsunternehmerin für Unfälle verantwortlich gemacht werden, die durch vorsätzliche oder fahrlässige, für sie unabwend- und unvoraussehbare Handlungen Dritter, z. B. absichtliches oder grobfahrlässiges Eindringen fremder Wagendeichseln, Schleudern von Steinen nach vorüberfahrenden Straßenbahnwagen, Hereinbringen fremder Gegenstände in die Schienenrillen, welche das Entgleisen verursachen mußten, Herunterziehen oder -stoßen der Mitfahrgäste vom rollenden Wagen oder ähnliche Vorgänge herbeigeführt sind, ohne Unterschied, ob deren Urheber die That als Schuld angerechnet werden darf oder nicht. Vielmehr würde es sogar sachwidrig sein, wegen Fehlens der Zurechnungsfähigkeit in der Person des Thäters den Einwand zu verwerfen[22]).

b. Ohne Erfolg ist ferner versucht, die Haftpflicht der nicht minder zahlreichen[23]) Unfälle der Kinder unter sieben Jahren durch Berufung auf den Einwand höherer Gewalt abzulehnen. Gerichtsseitig wird zwar anerkannt, daß die Bahnbediensteten häufig machtlos sind, die durch Unverstand und Uebermuth der Kinder, welche plötzlich von unschädlichen Standplätzen aus auf das befahrene Gleise treten, bereiteten Gefahren zu verhindern, andererseits in-

---

[21]) Eger: Haftpflicht S. 131; Hilse: Haftpflicht § 46 S. 160; dagegen RVA, welches das Vorhandensein höherer Gewalt verneint und einen Betriebsunfall für vorliegend erachtet, wenn der Wurf eines Kindes nach einem Pferde den Kutscher verletzt (Rek.-Entsch. Nr. 1051 v. 28. Sept. 1891), oder der Unfall gelegentlich des Anfahrens durch ein fremdes Fuhrwerk (Rek.-Entsch. 1031 v. 18. Nov. 1890) erfolgt.

[22]) Oesterr. G. v. 5. März 1869 (Haftpflicht S. 147 Anm. 3).

[23]) UnfallsgG §§ 47, 98, 100 S. 171, 318, 329.

deß ausgeführt, daß jene subjective Unmöglichkeit mit dem Begriffe der höheren Gewalt nichts gemein habe, sondern nur so viel bewirke, daß der Unfall sich als ein unglücklicher Zufall darstellt, welchen der Betriebsunternehmer ungeachtet des Mangels jeglichen Verschuldens auf seiner Seite gesetzlich vertreten solle[24]). Diese Auffassung erscheint in allen Fällen der Selbstthätigkeit eines Kindes berechtigt, weil dann die Schadensursache jedenfalls auf dem eigenen Verhalten und auf keinem äußeren Umstande beruht und weil der Thatsache, daß die eigene Handlung aus den in der Person ihres Urhebers liegenden Gründen ihm als Schuld nicht angerechnet werden darf, dem Ereigniß nicht die Eigenschaft der »höheren Gewalt« geben kann, die ihm anderenfalls abgehen würde. Vorfälle, welche bei vorliegender Zurechnungsfähigkeit mit Recht die Unterlage eines eigenen Verschuldens bilden würden, werden also dem Begriff höhere Gewalt entzogen. Ausgeschlossen ist dagegen nicht, daß, wenn fremde Thätigkeit (z. B. das Abspringen jemandes mit einem Kinde auf dem Arme) die Verletzung des letzteren herbeiführte, sowie in ähnlichen Fällen des Eingreifens einer fremden Schuld die beregten Vorgänge der höheren Gewalt vielfach unterzuordnen sein werden.

c. Daß diejenigen Personen, welche infolge eines im Pferdebahnwagen eingetretenen Krankheitsanfalls (Schwindel, Ohnmacht, Krämpfe) sterben oder verletzt werden, selbst dann nicht anspruchsberechtigt sind, wenn der nachtheilige Erfolg etwa erst durch ihr Herabfallen vom Deck oder der Plattform, bezw. ihr Fallen gegen Scheiben oder gegen die Wagenbekleidung entstanden sein sollte, ist kaum bedenklich, weil jenes Naturereigniß eben unvorausſehbar und unabwendbar gewesen ist, sich dabei jedoch als der thatsächliche Unfallsanlaß gestaltet, indem das Herabfallen u. s. w. doch erst einen Nebenumstand des ganzen Vorganges ausmacht. Denn es unterordnet der höheren Gewalt das Reichs-Versicherungsamt von Naturereignissen[25]) z. B. Blitzstrahl, Hitzschlag, Glatteis, sowie von

[24]) LG in München I 25. Februar 1885, OLG München 14. Juli 1885 mit RG 2. Dez. 1879 (Fenner und Mecke: Archiv I 39), 13. April 1880 (Entsch. I 276) und 23. Mai 1882 (Eis. Entsch. II 291).

[25]) Rek.Besch. 21. März 1887, 14. Nov. 1887, 13. Dez. 1886 u. 15. März 1887 Nr. 317, 445, 247, 324.

menschlichen Thätigkeiten das Reichsgericht das ungewöhnliche Anstürmen der ihrer Beförderung harrenden Menge auf den einfahrenden Zug[26]. Für höhere Gewalt gilt ferner der plötzliche Eintritt einer Geistesstörung[27], nicht aber das Entgleisen[28], das Ausströmen von Kohlenstaub[29], der Verlust der Signalbrille[30], das Umfallen von Wagen[31], das Einspringen von Eisenspähnen ins Auge[32], das Fallenlassen von Säcken seitens der Mitarbeiter[33], das Scheuwerden von Pferden[34].

d. Höhere Gewalt[35] ist nämlich nach dem auf geschichtlicher Entwickelung[36] ihres Begriffes beruhenden gemeinrechtlichen Gerichtsgebrauche zu begrenzen[37] als ein Ereigniß, dessen Ursache und Entstehung unverschuldet, dessen Eintritt unvoraussehbar, dessen Wirkung und Erfolg nicht abwendbar gewesen ist[38]. Das Fehlen eines dieser drei Merkmale benimmt dem Ereigniß die Eigenschaft der höheren Gewalt.

Zu ihrer Herstellung reicht neben den Aeußerungen eines höheren, als des menschlichen Wesens, oder einer übermenschlichen Naturkraft schon eine menschliche Thätigkeit aus, sobald ihr Ein-

---

[26]) 27. März 1888 (Selbstverwaltung XV 182).

[27]) 9. Juli 1880 (Braun und Blum: Annalen II 305).

[28]) 8. April 1885 (Entsch. XIII 17); OLG München 14. Juli 1885.

[29]) 29. März 1884 (Entsch. XI 146).

[30]) 10. Juli 1880 mit 10. Febr. 1880 (Entsch. II 85, I 52).

[31]) 21. Dez. 1880 (Entsch. III 19).

[32]) 3. Nov. 1882 (Entsch. VIII 30).

[33]) 6. Nov. 1883 (Entsch. X 288). Bad. LR Art. 1382—1384.

[34]) Gegen 15. Jan. 1881 (Seuffert: Arch. N. F. VI 268) am 2. Mai und 1. Okt. 1881 (Eis. Arch. 1881 422, 1882 158), 5. Jan. 1887 (Entsch. XIX 37).

[35]) Gegen Begriffsbestimmung des RG Entsch. XIX 39.

[36]) Dieselbe giebt K. Hilse: Haftpflicht § 37 S. 152 ff.

[37]) Eger: Haftpflicht 166 ff.; Gerth: Der Begriff der vis major im römischen und Reichsrecht (Berlin 1890); Stucki: Ueber den Begriff der »höheren Gewalt« (Dissertation 1890), sowie die in Entsch. XIX 39 benannten Schriftsteller.

[38]) Reichs-Ober-Handelsgericht verlangte das Bestehen zweier objektiven Requisite, 1. die Unanwendbarkeit des Ereignisses durch die nach Lage des Falles gebotene Vorsicht und 2. die Unüberwindlichkeit des eingetretenen Ereignisses bezw. seiner Schadenfolgen durch menschliches Bemühen nach Urt. 4. Mai 1871, 12. Nov. 1872, 4. Febr. 1873, 13. Jan. 1874 (Entsch. II 247, VIII 26 und 159, XII 107).

greifen unverschuldet, unvorhergesehen und in ihrem Erfolge unabwendbar war.

III. Zur Begründung[39]) des Einwandes eigenen Verschuldens gehört der Nachweis einer willensfreien Selbstthätigkeit bezw. Unthätigkeit des handlungsfähigen Verletzten, welche ihm als Verschuldung angerechnet werden kann, und ohne deren Hinzutritt zu den sonstigen Umständen der Unfall muthmaßlich ausgeblieben sein würde. Eine solche lag vor für die Deutschen Straßenbahnbetriebe[40]) und die Jahre 1882—1889 beim Absteigen im Fahren in 99,28%, beim Zusteigen in 97,76%, bei der Ueberfahrensgefahr in 93,03%, beim Herabfallen in 46,14%, aus vermischten Ursachen in 42,37%, bei der Anfahrensgefahr in 33,54% aller Unfälle, so daß die Betroffenen aufgrund dieses Einwandes anspruchsverlustig waren.

Insofern das Verschulden jedoch ein eignes sein soll, ist der Einwand unanwendbar, so oft der Verletzte selbst schuldlos ist, d. h. sich nicht in eignem Verschulden befindet, indem das nachweisliche Verschulden anderer (dritter) Personen nicht die Befreiung des Betriebsunternehmers von der Haftpflicht zur Folge hat. Der Betriebsunternehmer wird ferner, wenn der Verletzte etwa durch eigenes Verschulden seinen Unfall verursacht und dadurch zugleich die Verletzung anderer — schuldloser — Personen herbeiführte[41]), nur jenem ersten, durch eigenes Verschulden Verunglückten, nicht aber auch den anderen Verletzten gegenüber haftfrei.

Ebenso wenig hilft der Einwand zur Ablehnung eines Schadensanspruchs wegen Verletzung eines durch unverständiges Verhalten[42]) verunglückten Kindes im Alter unter 7 Jahren. Meist

---

[39]) Haftpflicht §§ 21, 23 S. 93, 147; Eger S. 135ff.; Giesecke: Zeitschr. f. Lok.- u. Straßenb. VII 40.

[40]) Schutzbedürfniß § 31 S. 106ff.

[41]) Hierher sind zu rechnen Fälle, in welchen Erwachsene mit Kindern auf dem Arm oder an der Hand rollende Pferdebahnwagen verlassen oder bestiegen haben und beim eigenen Fallen die Kinder mit zu Falle brachten, oder mit solchen kurz vor den Pferden die Gleise kreuzen, oder sie unbeaufsichtigt auf den Straßendamm verkehren lassen. Vergeblich eifern die Tagesblätter (z. B. Staatsbürger Zeitung 1888, Nr. 173 B) gegen derartes Verhalten der Eltern. Vergl. dazu österr. G 5. März 1869 § 2 und K. Hilse: UnfallsgG § 99 S. 325.

[42]) Oben S. 243[33].

werden die Eltern durch mangelhafte Aufsicht ein Verschulden begangen haben. Da dies jedoch nur ein solches der Eltern ist, dem Kinde aber weder die unverständige Selbstthätigkeit zum Verschulden angerechnet noch das Verschulden der Eltern als eigenes Verschulden angesehen werden darf[43]), würde die Haftverbindlichkeit bestehen bleiben, zumal sie, nachgewiesenermaßen, nicht unter den Begriff der höheren Gewalt gebracht werden kann.

Andererseits legt das Gesetz die aufhebende Wirkung schlechtweg dem eigenen Verschulden bei, ohne einen Unterschied nach dessen Grade, nach dessen größerem oder geringerem Umfange[44]) und Einflusse auf das Hervorbringen und Gestalten des schädlichen Ereignisses zu machen. Deshalb ist es kaum richtig, die landesgesetzlichen Unterscheidungen zwischen Vorsatz, grobem und leichtem Verschulden und Fahrlässigkeit[45]) in das Reichsgesetz hineinzuinterpretiren und damit in den verschiedenen Rechtsgebieten abweichende Grundsätze für Anwendbarkeit des Einwandrechtes zu schaffen. Vielmehr muß die Thatsache genügen, daß der allgemein übliche und erforderte Grad von Aufmerksamkeit, der von jedem Vernünftigen und Zurechnungsfähigen bei Vornahme seiner Handlungen unter den obwaltenden Verhältnissen vorausgesetzt werden muß, nicht beobachtet worden ist[46]). Die selbstverschuldete Trunkenheit[47]) wird deshalb für den in diesem Zustande erlittenen Unfall den Einwand des eigenen Verschuldens nicht ausschließen lassen.

Eine Handlung, welche unter gewöhnlichen Umständen als eine schuldbare Gefährdung des eigenen Lebens erscheint, soll, wenn sie in dem fraglichen Falle erfolgt ist, um ein anderes Menschenleben zu retten, als nicht schuldbar zur Begründung des eigenen Ver-

---

[43]) RG 2. Dez. 1879, 13. April 1880 u. 23. Mai 1882. (Eis.Entsch. I 31, 151, II 292.

[44]) Eger 137, Endemann (III. Aufl.) 58; Kah 54; v. Weinrich 159. Unten § 91 S. 279.

[45]) ROHG 27. Juni 1877 (D. EZ 1877 Nr. 83); RG 13. Juli 1880 (Fenner u. Mecke): Arch. II 67, 15. Nov. 1884 (Eis. Entsch. II 264), sowie unten Anm. 51.

[46]) RG 21. Mai 1880 (Eis. Entsch. I 175).

[47]) K. Hilse: Betriebsunfälle 54; Haftpflicht §§ 22, 27 S. 95, 112; UnfallsgG § 48 S. 177.

schuldens und Beseitigen der Haftpflicht des Betriebsunternehmers ungeeignet sein[48]). Auf Kosten der Eisenbahnen sittliche Verpflichtungen zu verwirklichen, dürfte aber weder gerecht noch billig erscheinen. Glaubt jemand aus Gründen der Humanität sich über die bestehenden Sicherheitsvorschriften hinwegsetzen zu müssen, so liegt rechtlich kein Grund vor, den daraus entspringenden Schaden der Eisenbahn zur Last zu legen[49]).

Für die Befriedigung des Rechtsgefühles und das Erhalten gesunder Rechtszustände höchst bedenklich erscheint der Standpunkt des Reichs-Versicherungsamts, dem Begriffe »eigenes Verschulden« eine so enge, der größten Leichtfertigkeit und dem Muthwillen Vorschub leistende Auslegung zu geben, daß es z. B.[50]) am 4. Februar 1887 das Turnen an einer im Betriebe befindlichen Welle, am 29. April 1887 übermüthiges Ringen auf dem glatten Fußboden einer Zuckerfabrik zwischen Mitarbeitern, am 23. September 1887 Ertrinken beim Kahnfahren, am 22. November 1887 das in Folge muthwilligen Ringens herbeigeführte Fallen in eine Kalkgrube für ersatzpflichtige Betriebsunfälle und den Wegfall der Ersatzverbindlichkeit wegen eigenen Verschuldens für ausgeschlossen erklärt hat. Ob die Rechtsprechung des Reichsgerichts vorkommenden Falles die beregte Auffassung zu der ihrigen machen wird, bleibt zwar abzuwarten, ist indessen jedenfalls nicht unwahrscheinlich, da sich auch in seinen Urteln das Bestreben abspiegelt[51]), größtmöglich zugunsten der Verletzten zu entscheiden.

IV. Dem Rechtsgefühle widerstreitet die Haftverbindlichkeit der Betriebsunternehmer in Fällen, wo eine fremde, mit dem Betriebe in keinerlei Verbindung stehende Handlung den Unfallsanlaß geschaffen hat. Selbst wo die handelnde Person kein Bediensteter ist, wird der Einwand höherer Gewalt meist versagen[52]) und das Bestreiten des ursachlichen Zusammenhanges zwischen Betrieb

---

[48]) ROHG 6. Mai 1876 (Entsch. XX 135) u. 4. Sept. 1878 (D. EZ 1878 S. 1034).

[49]) So Eger 152; K. Hilse: Haftpflicht § 36 S. 150, dagegen Goldschmidt im Arch. f. Bürg.R III 117.

[50]) Rek.Besch. 281. 354. 410. 455 in den amtlichen Nachrichten.

[51]) RG 22. Juni u. 28. Sept. 1880, 20. Jan. u. 9. Juni 1885 (Entsch. II 8, III 1, XIII 9, XIV 254).

[52]) RG 13. April 1881. (Entsch. I 253; oben S. 242[19, 20].)

und Unfallereigniß den einzigen Ausweg bieten. Der Begriff: »im Betriebe« ist jedoch nicht minder unbestimmt und dehnbar, wie dieser der höheren Gewalt. Rechtsprechung und Rechtswissenschaft sind über Auslegung und Merkmale streitig. Man kann schließlich alles darunter bringen, ohne sich dem Vorwurfe auszusetzen, bei der thatsächlichen Feststellung in einen Rechtsirrthum verfallen zu sein. So ist z. B. der Unfall eines Leierkastenmannes für einen haftpflichtigen Straßenbahnbetriebsunfall erklärt, obschon er ihm in einer, der Bahngleise entbehrenden Straße durch lose laufende Pferde zugefügt war, welche vorher einen Pferdebahnwagen gezogen und sich losgerissen hatten, während jemand, der infolge Umrennens durch fortgelaufene Pferde eines Leichenwagens, von dem sie sich losgelöst hatten, verletzt war, unentschädigt blieb. Nach der Bewegungsgeschwindigkeit der Wagengattung, für welche als Triebkraft die Unfall anrichtenden Pferde bestimmt sind, die Haftverbindlichkeit begründen zu lassen, ist sicher sachwidrig.

Die Rechtsprechung erklärt auch solche Unfälle, welche mit dem Betriebe unmittelbar zusammenhängen, z. B durch das Scheuwerden von Pferden beim Anblick einer Lokomotive entstehen, für haftpflichtig. In richtiger Folge müßten deshalb Unfälle, welche zwar auf Straßenbahnwagen, jedoch nicht durch den Betrieb, sondern durch Vermittelung einer davon unabhängigen Handlung eines Dritten verursacht sind, von der Haftpflicht ausgeschlossen sein. Vielfach hält man aber durch das willkürliche Eingreifen fremder Thätigkeit verursachte Unfälle seitens der Betriebsunternehmer für ersatzpflichtig, sofern Fahrgäste dadurch betroffen wurden. Einen besseren Schutz gewährt Oesterreich[53]) durch Zulassung des Einwandes fremden Verschuldens, den das Deutsche Recht versagt.

---

[53]) G 5. März 1869: sofern das Ereigniß durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person verursacht wurde. — Aus wie verwerflichen Beweggründen und auf wie mannigfache Art die Straßenbahnbetriebe durch Fremde gefährdet und so den Betriebsunternehmern Haftverbindlichkeiten bereitet werden, gegen welche sie schutzlos sind, ist nachgewiesen bei K. Hilse: Schutzbedürfniß §§ 45, 30 S. 152, 101; die wirthschaftliche Tragweite wird ebenda § 41 S. 141 und UnfallsgG §§ 61—69 S. 213—230 veranschaulicht.

§ 83. Die Rechte an zurückgebliebenen Sachen.

Die Zahl der in Straßenbahnwagen zurückbleibenden Gegenstände ist groß und nimmt überdies mehr als die Verkehrssteigerung stetig zu [1]). Dabei ist Natur und Umfang der Rechte, welche durch das Zurücklassen verändert oder begründet werden, vielfach streitig [2]). Deshalb ist eine sachgemäße Behandlung der einschlagenden Streitfragen geboten, wobei allerdings streitig sein kann, ob solches nicht vielleicht an anderer Stelle geschehen müßte. Insofern indeß vielfach an zurückgebliebenen Sachen ein Fundrecht beansprucht und zugestanden wird, dasselbe indeß gesetzliche im Fundgelde oder dem Sachzuschlage sich äußernde Wirkung gewisser Zustände bildet, ist die Einordnung hinter den gesetzlichen Verbindlichkeiten jedenfalls kein ungeeigneter Platz.

Auseinander zu halten sind die Rechte des Zurücklassenden, des Betriebsunternehmers und seiner Leute, der Mitfahrgäste.

I. Wer seine Sache in den Straßenbahnwagen eingebracht hat, behält an derselben dasjenige Recht unverändert, welches er vorher besessen hat und das nicht nothwendig stets Eigenthum sein muß. Denn es läßt sich z. B. denken, daß ein mit Abtragen eines Kaufgutes betrauter Bote solches versehentlich liegen ließ, dem also trotz des mangelnden Eigenthums die Wiederergreifung nicht wird vorenthalten werden dürfen. Gleichgiltig ist, ob das Zurücklassen absichtlich oder versehentlich, infolge eigenen oder fremden Verschuldens erfolgte. Wenn z. B. ein Taschendieb die Sache eines Anderen weggenommen und sodann unabsichtlich oder absichtlich, weil er sich entdeckt glaubte, fallen gelassen, oder wenn ein Mitfahrgast versehentlich einen fremden Gegenstand herabgestoßen und so der Mitnahme entzogen hätte, so bleibt dem Einbringer der Sache gleichwohl das Recht darauf unverändert. Die Rückforderung hat er nicht blos gegen den Betriebsunternehmer oder dessen Leute, sondern auch gegen jeden Mitfahrgast. Hier wie dort ist der Grund genau der nämliche: das besessene Recht zur Sache. Ist das Recht indeß in den beiden Fällen das Gleiche, so muß auch hier wie

---

[1]) Unten § 85 S. 262.

[2]) Ztschr. f. Lok. u. Straßenbahnw. III 65 ff.; VIII 81; unten § 85 S. 261, § 108 II d.

dort die Pflicht zur Rückgabe genau dieselbe sein. Namentlich ist unerfindlich, warum vielleicht der Mitfahrgast, der eine zurückgebliebene Sache ergriffen und mitgenommen hatte, deren Ausantwortung von der Zahlung einer Aufbewahrungsgebühr soll abhängig machen dürfen, während dem Betriebsunternehmer und seinen Leuten solche versagt ist. Die Hinfälligkeit dieser, allerdings bisweilen vertretenen, Ansicht wird später nachzuweisen sein.

II. Den Betriebsunternehmer und die Betriebsmannschaft erklären gemeinüblich die Ortspolizeibehörden kraft ihrer Regelungsbefugniß verpflichtet, die Wagen nach Beendigung jeder Fahrt nach zurückgebliebenen Sachen zu durchsuchen und die entdeckten entweder dem noch anwesenden Berechtigten unmittelbar auszuliefern oder für ihn aufzubewahren[3]). Diese lediglich aus öffentlichrechtlichen Gründen erlassene Anweisung über die Behandlung der zurückgebliebenen Sachen läßt die landesrechtlichen Grundsätze unverändert, und giebt nicht etwa die Grundlage für eine abweichende und neue Gestaltung der Rechtsverhältnisse zwischen dem Einbringer und dem Ergreifer der zurückgebliebenen Sache, was im Wege der Polizeiverordnungen nicht würde erfolgen dürfen, indeß nicht einmal beabsichtigt war. Fraglich ist geworden, ob der Betriebsunternehmer oder dessen Leute ein Entgelt für das Ergreifen und die Aufbewahrung der Sache zu beanspruchen haben oder die Mitnahme der Sache durch Mitfahrgäste zu verhindern bezw. solche diesen abzufordern befugt sind. Ihre Beantwortung ergiebt die Untersuchung des Grundes, auf welchen ein Recht der Mitfahrgäste an derartigen Sachen würde zu stützen sein.

III. Daß aus dem Beförderungsvertrage kein Recht für die Fahrgäste abgeleitet werden kann, von Mitfahrgästen eingebrachte Sachen zu ergreifen und mitzunehmen, wird anderwärts nachgewiesen[1]). Verschiedentlich wird ihnen ein solches aufgrund des Fundrechts jedoch zugebilligt, was indeß auf Verfehlen der Rechtsnatur der zurückgelassenen Sachen und sachwidriger Anwendung der Begriffe Fund und Verlieren beruht, damit aber unhaltbar ist.

Der Fund als eine Erwerbsart des Eigenthums setzt den

---

[3]) Oben § 49 S. 137[12].

Verlust einer Sache seitens deren Eigenthümer voraus. Mithin bildet die Feststellung des Begriffes Verlieren den Ausgangspunkt der Streitfrage. Verloren ist eine Sache indeß erst dann, wenn der Ort, wo sie zurückgelassen wurde, völlig unbekannt und die Möglichkeit ihrer Wiedererlangung, abgesehen vom Zufall, gänzlich abgeschnitten ist. Beide Merkmale gehen den in Straßenbahnwagen zurückgelassenen Sachen ab. Der Fahrgast, welcher weiß, daß er bei dem Besteigen eines Straßenbahnwagens eine bestimmte Sache in denselben eingebracht hat, und sogar der Stelle sich erinnert, wo er solche niederlegte oder sie ihm unwillkürlich entglitten ist, kennt damit den Ort ihrer Lage und ist deshalb imstande, sie wieder an sich zu bringen, wenn er den Wagen aufsucht. Zu dessen Erreichen genügt jedoch schon die Aufbewahrung des Fahrscheines oder die Kenntniß der Wagennummer, ja selbst schon die Angabe der Zeit und Richtung der Wagenbenutzung, weil zufolge dieser Angaben der Betriebsunternehmer aus der Zahl seiner Fahrzeuge das zutreffende herauszufinden und dem Sucher seiner Sache behufs deren Entnahme anzuweisen vermag. Der Umstand, daß der Wagen weiterfährt und dessen Bewegung dem ausgestiegenen Fahrgaste die Möglichkeit beraubt, das verschwundene Gewaltsverhältniß sofort an der Trennungsstelle wieder herzustellen, ist durchaus nebensächlich und begründet ganz gewiß noch nicht die Rechtsvorstellung (Fiction), daß die Wiederauffindbarkeit abgeschnitten und die Lagestelle unbekannt geworden sei. Vielmehr ist gerade die umgekehrte Rechtsvorstellung geboten, weil man auf Grundlage des Fahrplanes genau wissen und abwarten kann, wo in einem bestimmten Zeitpunkte der fragliche Wagen anzutreffen sein oder an die Trennungsstelle zurückkehren wird. Führen jedoch die thatsächlichen Umstände zur Rechtsannahme, daß von den in Straßenbahnwagen zurückgelassenen Sachen der Ort ihrer Lage jederzeit festzustellen und damit bekannt, sowie daß sein Erreichen ausführbar ist, so darf von ihrem Verlierer umsoweniger die Rede sein, als allerwärts im Polizeiverordnungswege[3]) eine öffentlichrechtliche Aufbewahrungspflicht der Schaffner bezw. Betriebsunternehmer für die in den Wagen zurückgebliebenen Sachen ausgesprochen ist. Denn läßt sich der polizeilichen Bestimmung zwar nur die Bedeutung einer Anweisung über Behandlung der in dem bedienten Wagen zurückgeblie-

benen Sachen beilegen, so reicht solches doch schon aus, um eine Wiedererlangungsmöglichkeit zu sichern, indem jede dergestalt zurückgelassene Sache in dem Augenblicke, wo ihr Besitzer den Wagen verließ, in Gewahrsam des Betriebsunternehmers bezw. des Schaffners übergegangen, damit aber der Ergreifung durch Mitfahrgäste entzogen ist. Dabei ist gleichgiltig, ob der Betriebsunternehmer oder Schaffner thatsächlich den Eintritt seiner Gewahrsam über die Sache schon gekannt, d. h. sie gesehen und an sich genommen hatte, bevor der Mitfahrgast solche aufgehoben und eingesteckt hat. Denn zur Erreichung der Gewahrsam ist keineswegs Kenntniß von dem Vorhandensein einer im Wagen zurückgelassenen Sache nothwendig, da wenigstens nach Preußischem Rechte[4]) zur Herstellung der Gewahrsam an einer Sache das physische Vermögen genügt, über dieselbe mit Ausschluß anderer zu verfügen, was aus der Vorschrift hervorgeht, daß, wer eine Sache, ohne es zu wissen, in seiner Gewahrsam hat, die Pflicht eines Inhabers erst überkommt, nachdem er Wissenschaft davon erlangte. Dazu tritt, daß nach landrechtlicher[5]) Auffassung die Führer und Schaffner öffentlicher Landkutschen, also von Fahrzeugen, die zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehres am Orte oder zwischen Nachbarorten bestimmt waren, damit aber dem Zwecke der heutigen Straßenbahnen dienten, für die eingebrachten Gegenstände einzustehen hatten, ohne daß sie ihnen übergeben zu sein brauchten, und daß die Eisenbahnen in Ansehung des Reisegepäckes[6]) befugt erklärt werden, die Haftung für Verlust oder Beschädigung der nicht aufgegebenen Stücke auszuschließen, woraus folgt, daß selbst noch nach heutiger Rechtsauffassung als natürliche Folge der gewerbsmäßigen Personenbeförderung die unbegrenzte Haftung für das eingebrachte Reisegut gilt, die eben nur aus Zweckmäßigkeitsgründen soll ausgeschlossen werden dürfen. Selbst wenn die lediglich zugunsten der Eisenbahnen gegebene Befugniß zum Begrenzen der Ersatzpflicht für Reisegut den Straßenbahnen zustehen sollte, was indeß keineswegs unstreitig ist[7]), liegt gleichwohl keine Beseitigung des landrechtlichen Grundsatzes

[4]) ALR I 7 §§ 1, 138, II 8 § 1761.

[5]) ALR II 8 § 2452.

[6]) HGB Art. 425.

[7]) RG verlangt zum Begriff der Eisenbahn, daß sie staatlich konzessionirt sei.

durch das Handelsrecht vor. Wird aber durch das Einbringen der Sache in den Straßenbahnwagen naturgemäß der Unternehmer zum Haften für sie bis nach ihrer Wegnahme durch den einbringenden Fahrgast verpflichtet, so muß er ebenso naturgemäß der Wegnahme durch dritte widersprechen und ihre Zurückschaffung verlangen dürfen.

Die Frage ist für Fahrgäste von weittragender Bedeutung. Denn wenn der Straßenbahnwagen die Eigenschaft eines geeigneten Fundortes besitzt und der darin zurückgelassenen Sache diese einer findbaren beigelegt werden darf, sodaß ein Fund im rechtlichen Sinne zulässig ist, so würde damit zwar für den betreffenden Fahrgast das Recht des Eigenthümers nicht geändert sein, er indeß ihre Zurückgabe nur gegen Zahlung von Fundgeld beanspruchen dürfen und zwar ohne Unterschied, ob die Sache von dem Betriebsunternehmer bezw. dessen Leuten oder einem dritten ergriffen wurde. Denn wird die Sache gefunden, so sind die Rechte des Finders Vermögensbestandtheile, die als gesetzliche Folge gewisser in der Person des Ergreifenden sich vollziehender Vorgänge eintreten. Die Ortspolizeibehörden sind dann aber nicht befugt, da ihre Vorschriften mit den Gesetzen nicht in Widerspruch stehen dürfen[8]), dem Schaffner und Betriebsunternehmer die vorgedachten Vermögensrechte abzuschneiden. Folgeweise werden dann die Fahrgäste zur Wiedererlangung ihrer zurückgelassenen Gegenstände Geldaufwendungen in Höhe des Fundgeldes zu machen haben. Würde man jedoch zu der unnatürlichen Annahme gelangen, daß, weil der Unternehmer und seine Leute polizeilich zur Ausantwortung der in Straßenbahnwagen zurückgelassenen Sachen ohne Fundgeld verpflichtet seien, während Mitfahrgäste für die von ihnen ergriffenen solches beanspruchen dürften, so würde die Lage des rückfordernden Eigenthümers zweifellos durch die Eigenmächtigkeit des Mitfahrgastes verschlechtert werden, ohne daß ein Grund ersichtlich, aus welchem er sich solches gefallen zu lassen hat, und auf den der Mitnehmende sich stützen darf. Es wäre dann sehr bald der Mißbrauch zu erwarten, daß die Schaffner mit Vorliebe Fahrgäste etwas finden lassen und sie sogar darauf aufmerksam machen, um für

---

[8]) z. B. preuß. G 11. März 1850 § 15.

diese Beihülfe zu einem Vermögenserwerbe vielleicht eine Vergütigung oder Gewinnbetheiligung herauszuschlagen. Sind derarte Zustände indeß nicht ausgeschlossen, so kann eine Auslegung schwerlich haltbar sein, welche ihrem Entstehen Vorschub leistet.

IV. Uebrigens erkannte die Naturrechtslehre das Finden als Erwerbsart nicht an. Das Römische Recht gestattete nur die Ergreifung einer fremden Sache in der Absicht, sie dem Herrn zurückzugeben und für ihn aufzubewahren. Nach älterem Deutschen Rechte entsprang dem Ergreifen einer verlorenen Sache einerseits die Pflicht, nach dem Eigenthümer zu suchen und sie diesem zurückzugeben, andererseits aber das Recht, ein Entgelt dafür, daß er inzwischen die Sache aufbewahrt hatte, unter dem Namen des Fundgeldes[9]) zu beanspruchen oder (mit mannigfachen Abweichungen) die nicht abgeforderte Sache bald gänzlich, bald antheilig zugeschlagen zu verlangen. Während es an einem gemeinrechtlichen Abschlusse der Lehre bis heute noch gebricht, das Bedürfniß zur Feststellung einer gemeinrechtlichen Theorie sogar vereinzelt verneint wird, haben die Deutschen Gesetzgebungen ein Fundrecht, einerseits mit der Pflicht zur Ermittelung des unbekannten Eigenthümers, andererseits mit der Zubilligung eines Anspruchs auf gänzliche oder theilweise Zusprechung des Eigenthums geschaffen[10]).

V. Die Behandlung der zurückgelassenen Sachen geschieht gemeingebräuchlich bei den Deutschen Straßenbahnen in der Weise, daß die einzelnen Sachen von den Schaffnern entweder den Fahrgästen, welche ihre Berechtigung nachweisen, gegen Quittung ausgeliefert, oder mit der Tageskasse dem Unternehmer abgeführt werden[11]). Letzterer sammelt solche, führt über ihren Ein- und Ausgang Buch und liefert sie gegen Quittung an denjenigen ab, welcher sein Recht darauf glaubhaft macht. Größere Betriebe

---

[9]) Indeß nicht allgemein. Die Forderung eines Fundgeldes ist vielmehr vom Schwabenspiegel (Laßberg) 347 verworfen, dem Sachsenspiegel II 37 unbekannt, aber im Görlitzer LR 47 § 10, Kulmer R. III[2] und sonst anerkannt. Wegen des Rechts auf Zuschlag und dessen Umfang Sachsenspiegel II 37, verm. Sachsenspiegel (Ortloff) IV 9 § 8.

[10]) ALR I 9 §§ 19—73; c. c. Art. 2279 mit Zachariä § 200 I 530; BGB §§ 239—243. Vergl. Oesterr. BGB §§ 388 ff.

[11]) Vielfach werden sie erst bei dem Wagenwaschen und Aufheben der Roste entdeckt, doch wird mit diesen auf gleiche Weise verfahren.

haben besondere Sammelstellen eingerichtet, auf deren Vorhandensein und Benutzbarkeit Aushänge in den verkehrenden Wagen aufmerksam machen. Ein Entgelt für die Aufbewahrung bezw. Fundlohn wird nicht beansprucht. Die bis zum Jahresschlusse unabgehobenen Sachen werden gerichtlich aufgeboten und zufolge des Zuschlagsbescheides versteigert. Der Erlös pflegt den Unterstützungskassen der Bediensteten zugeführt zu werden. Dies Verfahren entspricht unbedenklich dem Rechte und trägt den Verkehrsverhältnissen gebührend Rechnung.

VI. Gewährt der Eigenthümer freiwillig eine Belohnung, so wird unterschieden, ob er ausdrücklich dem Schaffner solche zugedacht hat, welcher die Sache aufhob, oder eine diesbezügliche Erklärung wegließ. Letzterenfalls wird sie in gleicher Weise wie der Erlös zugeschlagener Sachen verwendet: ersterenfalls dem Schaffner übergeben. Hierin liegt ein Widerspruch und eine ungleichmäßige Behandlung. Darf man den Erlös der unabgehobenen Sachen dem Einzelnen vorenthalten, darf man mit einer kurzweg gewährten Belohnung ebenso verfahren, so ist es ein Unrecht, den Wünschen des Gebers zu willfahren, und erzeugt überdies Unzufriedenheit. Denn jeder Schaffner handelt bei Ablieferung lediglich pflichtgemäß. Es fehlt der innere Grund für die Verwaltungen, die gleiche Pflichterfüllung nach den Wünschen Fernstehender abweichend zu gestalten. Fahrgäste, welche zurückgebliebene Sachen ergriffen und mit sich genommen haben, werden von dem Betriebsunternehmer auf Ausantwortung an ihn verklagt[12]).

II. Schuldverbindlichkeiten aus Rechtsgeschäften.

§ 84. Allgemeine Grundsätze.

Rechtsgeschäfte sind Willenserklärungen, deren Zweck und Absicht wesentlich auf eine rechtliche Wirkung gerichtet ist. Man unterscheidet ein- und zweiseitige, je nach dem das Dasein und der Inhalt des Geschäftes nur Ausfluß eines Willens ist, oder die Einigung verschiedener selbständig einander gegenüberstehender Willen

[12]) Ueber den Erfolg unten § 85 S. 261 [6].

erfordert. Diese Einigung des Willens verschiedener Personen in Bezug auf Rechtsverhältnisse heißt Vertrag.

Beiderlei Rechtsgeschäfte sind geeignet, Entstehungsgründe von Schuldverhältnissen zu sein. Die Schuldverbindlichkeit wird wiederum in einseitige oder wechselseitige unterschieden, je nachdem nur einer der beiden im Schuldverhältnisse Stehenden daraus Rechte erwirbt, während der andere die entsprechenden Pflichten trägt, oder auf beiden Seiten Rechte und Pflichten vertheilt sind. Die einseitige Schuldverbindlichkeit kann ebensogut einem einseitigen Rechtsgeschäfte wie einem Vertrage entspringen. Liegt der aus dem Rechtsgeschäfte ableitbare Vortheil nur auf einer Seite, d. h. wird das begründete Recht ohne entsprechende Gegenleistung gewährt, so ist das bezügliche Rechtsgeschäft ein freigebiges (liberatorisches, lukratives) gegenüber dem lästigen (onerosen), bei welchem ein Entgelt oder eine Gegenleistung zu gewähren ist. Wenn der Inhalt eines Schuldvertrages so beschaffen ist, daß es von ungewissen Umständen abhängt, ob er im Erfolge einen Verlust oder Vortheil bringen wird, so heißt er gewagt oder Glücksvertrag. Diese Eigenschaft kann einseitig sein. Wenn z. B. für die Einbaugenehmigung die Gewährung eines gewissen Theiles der Betriebs-Erträge ausbedungen ist, kann solche zu einem Verluste für den Verpflichteten führen, sobald die Betriebsausgaben die Betriebseinnahmen übersteigen, weshalb das Geschäft auf Seiten des Betriebsunternehmers gewagt ist[1]).

Zur Rechtsverbindlichkeit jedes Rechtsgeschäftes gehört Handlungsfähigkeit, Rechtsfähigkeit und Willensfreiheit der Erklärenden, sowie die Beobachtung der gesetzlichen Formen. Wo Schriftform vorgeschrieben ist, pflegt nur die Klagbarkeit[2]), nicht aber die Rechts-

[1]) Solches trifft z. B. für die Neue Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zu, von welcher die Stadtgemeinde namhafte Ertragsbetheiligung gezogen, während die Aktionäre bisher nicht allein leer ausgingen, sondern sogar 25 % Einlageverlust hatten.

[2]) Im Landrechtsgebiete ist bei Verlust des Klagerechtes jeder Vertrag oder jede einseitige Willenserklärung, sobald der Gegenstand mehr als 150 Mk. beträgt, schriftlich zu errichten. (ALR I 5 § 131, 133ff., 138ff.) In Sachsen erfordern Verträge zu ihrer Giltigkeit keine besondere Form (BGB § 821). Solches gilt mit verschwindenden Ausnahmen auch für das gemeine (Arndts § 232 S. 340) und französische Recht (Zachariä § 343 II 426). Mustergültige Vertragsentwürfe giebt B. Hilse: Formulare f. Rechtshandlungen der freiw. Gerichtsbarkeit (Berlin, Karl Heymann's Verlag, 7. Aufl. 1891).

beständigkeit von deren Beobachtung abzuhängen, sodaß ein bereits erfülltes formwidriges Rechtsgeschäft nicht etwa deshalb rückgängig gemacht werden kann. Das Erfüllen der Stempelpflicht ist für Klagbarkeit und Rechtsbeständigkeit nebensächlich, doch zieht die versäumte Stempelung Strafe nach sich, welche gemeinüblich jeden trifft, der zur Entrichtung verpflichtet war, oder von dem ungestempelten Schriftstücke Gebrauch machte[3]).

Dem Erforderniß der Willensfreiheit entspricht, daß jedes Rechtsgeschäft nichtig ist, zu welchem jemand durch Gewaltthätigkeit oder durch Drohung gezwungen oder durch Betrug gebracht wurde, mögen solche von dem Gegner oder einem dritten ausgeübt sein. Der bloße Irrthum vermag zwar einen Anfechtungsgrund zu geben, welcher die Erfüllung der Verbindlichkeit aufhebt, wird dagegen, so oft er selbstverschuldet ist und nur bezüglich Nebenumständen besteht, ohne rechtliche Bedeutung bleiben.

Besprechung finden blos die bei den Straßenbahnbetrieben eigenthümlichen, bei ihnen besonders häufigen Rechtsgeschäfte. Nachdem das Wesen der Dienst- (§ 54 S. 148) und Sachmiethe (§ 72 S. 203), die Gleiseinbaugenehmigung (§ 61 S. 166), Vollmacht (§ 72 S. 206), Besorgung fremder Geschäfte (§ 63 S. 175, § 72 S. 206), Gebrauchsleihe (§ 72 S. 205), die Erwerbsgesellschaft (§ 72 S. 207) bereits Erörterung gefunden, bleiben nur noch der Beförderungsvertrag, die Verbindlichkeit aus dem Geldwechseln, das Lieferungsgeschäft, die Werkverdingung, Strafabrede und Sicherheitsstellung zur Besprechung übrig.

§ 85. Der Beförderungsvertrag.

Der Beförderungsvertrag besteht in dem Gewähren der Beförderungsleistung an den Fahrgast gegen Zahlung des Fahrpreises und Erfüllung etwaiger persönlicher Leistungen, z. B. Annahme, Aufbewahrung und Vorzeigung der Fahrkarte. Aus denselben haben somit beide Theile Vortheil zu erwarten, der Fahrgast nämlich die Beförderung, der Betriebsunternehmer das Fahrgeld und das sachgemäße Benehmen des Fahrgastes. Er kommt zustande durch das Besteigen des Wagens und den Verbleib darin bei dessen

[3]) Oben § 76 IV 216 ff.

Fortbewegung, ohne daß es einer ausdrücklichen Willenserklärung bedarf. Hieraus folgt, daß der Anspruch auf tarifmäßiges Fahrgeld selbst in dem Falle entstanden ist, daß der Fahrgast irrthümlich einen Wagen benutzt, welcher eine seinem Ziele abweichende Richtung verfolgt, sodaß er von der bisherigen Beförderung eher Nachtheil als Nutzen hat.

Insofern die Straßenbahnen zum allgemeinen Gebrauche und zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs bestimmt sind, darf der Betriebsunternehmer zwar ihre Benutzung keiner Gesellschaftsklasse vorenthalten, wohl aber in einer Weise beschränken, welche einerseits zur Erhaltung der Ordnung, Sicherheit und Annehmlichkeit des Verkehrs, andererseits zur Aufrechterhaltung seiner eigenen Verwaltungseinrichtungen zweckmäßig, wie behördlich und gerichtsseitig wiederholt anerkannt ist.

Demgemäß darf die Mitfahrt, zumal wenn solches ortspolizeilich gutgeheißen[1]) wird, wegen völliger Besetzung des Wagens, wegen eines unangemessenen, die Mitfahrgäste störenden Aeußeren in Kleidung oder sonstigem Wesen z. B. ekelhafte Krankheit, wegen Trunkenheit und ähnlicher Umstände versagt werden. Selbst nach Erlegung des Fahrgeldes und ohne dadurch die Verpflichtung zu dessen Rückzahlung zu begründen, darf von der Weiterfahrt ausgeschlossen werden, wer durch sein Benehmen die Mitfahrgäste ungebührend stört, die auf sachgemäße Besetzung der Wagen in ihren einzelnen Theilen abzielenden Anordnungen nicht befolgt, oder durch sein Benehmen (z. B. unruhiges Bewegen auf den Außenplätzen) zur Besorgniß Raum giebt, im weiteren Verlaufe zu verunglücken, was sogar in den polizeilichen Betriebsreglements ausdrücklich ausgesprochen zu sein pflegt[2]).

Die Streitfrage, ob der Betriebsunternehmer Einrichtungen treffen und gegen Fahrgäste durchführen darf, welche überwiegend nur eigenen Verwaltungszwecken dienen (z. B. die Verpflichtung zur Aufbewahrung der Fahrkarten bis nach beendigter Fahrt und deren Vorzeigen behufs Nachprüfung), hat die Rechtsprechung in bejahendem Sinne entschieden. In Hamburg haben zwei Gerichtshöfe übereinstimmend jemanden, der die Nachprüfung seines Fahrscheines

[1]) Oben § 36 S. 89[7].
[2]) Oben § 36 S. 90[11].

wiederholt vereitelt hatte, auf Klage der Betriebsunternehmerin verurtheilt, bei Vermeidung einer fiskalischen Strafe von 50 Mk. bezw. 100 Mk. für jeden Zuwiderhandlungsfall sich der Benutzung der Straßenbahnen zu enthalten[3]). In Berlin sind wiederholt — und zwar gleichfalls in zwei Instanzen übereinstimmend — Fahrgäste mit ihrem auf Rückzahlung von Fahrgeld gerichteten Ansprüchen abgewiesen worden, sobald dessen zweites Erlegen erfolgt war, weil sie bei der Fahrscheinnachprüfung durch den Besitz eines Fahrscheines sich als zur Mitfahrt berechtigt nicht hatten ausweisen können[4]). Die Urteilsrichter nahmen hier wie dort an, daß durch Entäußerung der Fahrkarte der Fahrgast eine wesentliche Gegenleistung seines Rechts auf Mitfahrt unerfüllt gelassen, deshalb sein Mitnahmerecht verwirkt und durch die nochmalige Zahlung eine neue Fahrberechtigung bezahlt hätte. Danach ist die Erlegung des Fahrgeldes keineswegs die einzige schuldige Gegenleistung des Fahrgastes, welche vielmehr noch zur Erfüllung gewisser Handlungen und Leistungen (Aufbewahren und Vorzeigen der Fahrkarten) durch Aufstellung diesbezüglicher Bedingungen seitens des Betriebsunternehmers gebracht werden kann.

Umgekehrt wird durch Erlegung des tarifmäßigen Fahrgeldes nur das Recht auf Beförderung einerseits für die Person des Fahrgastes, welcher es erlegte oder für den es gezahlt wurde, andererseits nur bis zum bezahlten Ziele erworben. Das Ueberfahren[5]) des letzteren begründet einen neuen Fahrgeldanspruch in Höhe des Grundpreises und nicht blos eine Nachzahlungsverbindlichkeit des geringeren Zuschlages, welcher bei sofortiger Angabe des ganzen beabsichtigten Fahrzieles zu erlegen gewesen sein würde, weil eben ein neuer Beförderungsvertrag nach Ablauf des Fahrziels des ersteren begonnen hat.

Die persönliche Natur des Beförderungsvertrages schließt die Uebertragbarkeit des Rechtes auf Beförderung durch Uebergabe der

---

[3]) OLG CivS I am 6. Mai 1887 (Bf. I 5. 1887), LG CivK I am 17. Februar 1887 (C 769. 1886).

[4]) LG I CivK V am 27. Juni 1887 (S. 87. 1887), AG I Abth. XI am 1. April 1887 (C. 354. 1887). Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. VIII 78 ff.

[5]) Außerdem kann Betrugstrafe verwirkt werden, sobald es vorsätzlich geschieht. Unten § 106 I.

Fahrkarte an einen anderen aus. Letztere hat nämlich keineswegs etwa die Eigenschaft eines Inhaberpapieres, an welchem das Recht zur Fahrt haftet, sondern nur diese einer Bescheinigung der Fahrgelderzahlung. Denn das Geschäft kommt nicht erst durch die Aushändigung der Fahrkarte, sondern schon durch die Annahme der Beförderungsleistung zustande, sodaß die Einführung von Fahrkarten als Belag der Zahlung kein wesentlicher Bestandtheil des Geschäftes, sondern nur eine Nützlichkeitseinrichtung des Unternehmers bildet.

Aus dem Beförderungsvertrage wird vereinzelt das Recht der Fahrgäste abgeleitet, in den benutzten Wagen liegende fremde Gegenstände an und mit sich zu nehmen. Solches geschieht irrthümlich ohne Unterschied, ob der Eigenthümer vielleicht noch anwesend und dieser Umstand demjenigen unbekannt ist, welcher die Sache ergreift, oder ob er den Wagen bereits verlassen hat[6]). Denn für den abwesenden Fahrgast setzt der Betriebsunternehmer durch seine Begleitmannschaft die Aufbewahrung fort, indem er hierzu einerseits durch die Ortspolizeibehörden verpflichtet[7]) erklärt wird, und andererseits die von der nothgedrungenen Hinterlegung geltenden Grundsätze sinngemäße Anwendung zu finden haben. Denn in dem Unterbringen in den Wagen liegt eine Hinterlegung, welche zu dulden und in ihren Folgen zu tragen Sache des Betriebsunternehmers ist, zu dessen Gewerbe die Aufnahme von Reisenden gehört. Daß übrigens das Zurücklassen von Gegenständen in Straßenbahnwagen stetig zunimmt, die Vergeßlichkeit also mit der Betriebszunahme wächst, statt zu schwinden, sodaß die angeregte Frage von großer Bedeutung ist, ergeben folgende Zahlen, welche dem Be-

---

[6]) Die Betriebsunternehmer sind vielmehr berechtigt, die Ausantwortung von dem Mitnehmer zu verlangen — LG I Berlin 8. Nov. 1882 (S. 55. 1882 CK II), 7. Nov. 1885 (S. 91. 1885 CK XI), AG I Berlin 16. Juni 1885 (36 C 594. 1885), 20. Okt. 1891 (10. C 191 1891) —, welcher sich sogar der Diebstahlsstrafe aussetzt. Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. III 65 ff., VIII 81 ff., oben § 83 S. 251, unten § 108 II d 2.

[7]) Oben § 49 S. 137 12.

[8]) Tit. D. nautae caupones etc. (IV 9); Arndts § 289 S. 429. — c. c. Art. 1952 mit Zachariä § 406 II 619. — ALR II 8 §§ 1734, 1761, 2452; Koch: R. d. Forderungen § 359 III 829. Die für Führer u. Schaffner öffentlicher Landkutschen gegebenen Bestimmungen haben für Straßenbahnen neben HGB Art. 425 zu gelten. Vergl. dagegen BGB §§ 1280—1290.

triebsergebniß der großen Berliner Pferde-Eisenbahn entnommen sind.

Jahr[9]	Fahrgäste	Fahrten	In den Wagen gebliebene Gegenstände		
			überhaupt	je einer auf	
				Fahrgäste	Fahrten
1882	57 300 000	2 163 734	3 317	17 274	652
3	62 400 000	2 398 283	3 868	16 132	620
4	70 800 000	2 634 875	4 286	16 519	614
5	77 350 000	2 905 069	4 806	16 092	604
6	85 500 000	3 054 302	5 807	14 740	526
7	94 300 000	3 363 722	6 567	14 359	512
8	102 150 000	3 352 730	7 329	13 937	457
9	114 400 000	3 581 656	8 140	14 054	410
1890	121 250 000	3 789 671	8 644	14 027	438
Zusammen	**785 450 000**	**27 244 042**	**52 764**	**14 886**	**516**

Die beiderseitige Haftung aus dem Beförderungsvertrage ist auf mäßiges[10]) Versehen beschränkt, sodaß wechselseitig jede Schadensersatzverbindlichkeit in allen Fällen wegfällt[11]), wo nur unter Anwendung besonderer Sach- oder Kunstkenntniß oder ungewöhnlicher Anstrengung der Aufmerksamkeit bei vorzüglichen Fähigkeiten dasjenige Ereigniß zu vermeiden gewesen sein würde, aus welchem der Schaden hervorging. In Anwendung dieser Grundsätze sind einerseits Fahrgäste für ersatzpflichtig erklärt, wenn sie beim Aufsteigen während der Fahrt oder beim Wechseln der Plätze oder durch sonstige unruhige Bewegungen oder durch ungeschicktes Handhaben oder Hinlegen von Gegenständen Pferdebahnwagen beschädigten, und ist andererseits Fahrgästen ein Ersatzanspruch gegen den Betriebsunternehmer aus Beschädigung von Sachen abgesprochen worden, sobald trotz Anwendung der Aufmerksamkeit eines guten Hausvaters diejenigen Vorkommnisse entstehen konnten, welche das Schadensereigniß verursachten.

[9]) K. Hilse: UnfallsgefahrenG § 14 S. 39, 41; Schutzbedürfniß § 1 S. 10—14, § 33 S. 113.

[10]) ALR I 5 § 278. Vergl. unten § 91 S. 279.

[11]) ALR I 5 § 279; 3 §§ 22, 23; 6 § 15.

Wo polizeilich das beliebige Anhalten untersagt[12]) ist und bestimmte Haltestellen eingerichtet sind, brauchen Personen nur an den Haltestellen aufgenommen und abgesetzt zu werden. Gleichwohl ist das Zu- und Absteigen im Fahren selbst dort, wo ein diesbezügliches Verbot fehlt, unerlaubt. Es geschieht jedenfalls auf Gefahr dessen, der das Unternehmen wagt. Haft- oder Ersatzansprüche bleiben ihm für die Folgen des Absteigens im Fahren selbst dann versagt, wenn versehentlich am Endziele nicht gehalten war. Dagegen braucht niemand während der Fahrt den Wagen zu verlassen und berechtigt das Nichtanhalten bei seinem Endziele den Fahrgast, Ersatz seiner Aufwendungen für Zurücklegen der nutzlos überfahrenen Strecke zu beanspruchen, sofern ihn dabei nicht etwa ein eigenes Verschulden in der Form trifft, daß er seine Absicht abzusteigen nicht rechtzeitig zu erkennen gegeben hat, weil nur das Anrufen der Haltestellen, nicht aber das Behalten der ihm angesagten Fahrziele für sämmtliche Fahrgäste dem Schaffner füglich zugemuthet werden darf.

§ 86. Verbindlichkeiten aus dem Geldwechseln.

Hinsichtlich der Fahrgeldererhebung pflegen die Ortspolizeibehörden die Berechtigung der Schaffner auszusprechen, das tarifmäßige Fahrgeld beim Einsteigen der Fahrgäste zu erheben[1]), lassen dagegen unerwähnt, ob und inwieweit der Schaffner zum Wechseln größerer Münzen und Herausgeben verpflichtet sei. Die Betriebsunternehmer sprechen bisweilen in den Dienstordnungen die Verpflichtung aus, größere Münzen anzunehmen, den Ueberschuß herauszugeben und hierzu kleine Münzen als Wechselgeld bei sich zu führen. Hierauf gestützt pflegen viele Fahrgäste die Zahlung durch größere Münzen zu leisten und sich berechtigt zu halten, deren Wechseln zu verlangen. Irrthümer bei der Herausgabe durch Verzählen kommen nicht selten vor, welche zu unliebsamen Erörterungen führen. Nicht minder entsteht bisweilen Meinungsverschiedenheit, ob eine in Zahlung gegebene Münze mehrwerthig gewesen als wofür sie der Schaffner annahm, oder es ge-

[12]) Oben § 36 S. 89[6].

[1]) Oben § 41 S. 103[6].

langen irrthümlich Münzen in seinen Besitz, welche den Annahmewerth übersteigen und zu Bestandsüberschüssen führen. Die hieraus entspringenden Rechtsfragen stellen sich dahin:

I. Der Fahrgast ist verpflichtet, das tarifmäßige Fahrgeld abgezählt zu übergeben, und hat kein Recht das Wechseln größerer Münzen zu verlangen, selbst wo die Dienstordnung den Schaffner zum Wechseln verpflichtet. Denn solches geschieht lediglich aus dem Grunde, den Verlust von Fahrgästen zu vermeiden, die nur größere Münzstücke mit sich führen. Für den Fahrgast ist dies „eine Abrede unter Dritten", aus der er kein Recht für sich ableiten kann. Da das Wechseln mit Zeitverlust verbunden ist, für den Schaffner die Gefahr des Irrthums durch Zuvielherausgabe birgt, überdies seine Aufmerksamkeit von anderen Vorgängen ableitet, gestaltet sich das Verlangen nach Wechseln größerer Münzen sogar zu einem Mißbrauche, der für dritte nachtheilig werden und deshalb polizeilich verhindert werden kann.

II. Das Wechseln größerer Münzen geschieht selbst dort, wo die Dienstordnung ihn dazu anweist, auf Gefahr des Schaffners, der gemeinüblich verpflichtet ist, denjenigen Geldbetrag abzuliefern, auf welchen der Nennwerth der ausgegebenen Fahrkarten sich beziffert. Danach verliert er etwaige zuviel herausgezahlte Beträge. Trifft ihn somit die Gefahr aus dem Geldwechseln, so haben ihm auch die etwaigen Vortheile durch Minderherausgabe zugute zu kommen. Mithin ist unbillig, ihm solche abzuverlangen, sobald nicht umgekehrt die Verluste ersetzt werden[2]).

III. Aus dem Geldwechseln entspringen lediglich Rechte zwischen Schaffner und Fahrgast. Beiderseits dürfen etwaige zuviel oder zuwenig gezahlte Beträge verlangt werden. Aus dem vorgefallenen Irrthum entsteht kein Recht auf Bereicherung durch Behalten des irrthümlich gezahlten Betrages.

IV. In den zahlreichen Fällen, wo eine überwerthige Münze ohne Angabe des Nennbetrages hingegeben und irrthümlich für eine geringerwerthige angenommen und vielleicht als solche weiter gegeben

---

[2]) Zu anderem Ergebnisse gelangt man bei der Auffassung, daß jede Münze mit der Hingabe an den Schaffner Eigenthum des Unternehmers wird und ihm auszuliefern ist. Dieselbe ist bei der heut üblichen Abrechnungsweise indeß rechtlich unhaltbar. Unten § 106 II.

wurde, hat der Zahlende nur ein Klagerecht aus der Bereicherung und verliert solches durch die geschehene Weitergabe. Außerdem hat er den wahren Werth der Münze zu beweisen. Der Fahrgast darf für verpflichtet gehalten werden, falls er eine überwerthige Münze hingiebt und Rückgabe verlangt, dies ausdrücklich auszusprechen, weil er statt des vermutheten einen Rechtgeschäftes der Fahrgeldtilgung ein zweites (das Geldwechseln) abgeschlossen wissen will und seinen hierauf gerichteten Willen dem Anderen zur Gegenäußerung erkennbar machen muß. Durch stillschweigende Hingabe ist das Uebergewicht des Verschuldens beim Irrthum über den Münzwerth und dessen Folgen auf seiner Seite.

V. Bisweilen geben Fahrgäste, welche kein Geld bei sich führen, für das Fahrgeld Gegenstände zum Pfand. An denselben hat der Betriebsunternehmer kein Recht, indem der Pfandvertrag nur zwischen Fahrgast und Schaffner besteht. Der Betriebsunternehmer darf die Pfandstücke weder abverlangen noch dem Schaffner vorenthalten, sobald er nicht etwa als Gläubiger in das Darlehnsverhältniß eintritt und damit das an der Schuld haftende Pfandrecht erwirbt, wozu übrigens noch das Einverständniß des Schaffners erforderlich ist.

§ 87. Lieferungsgeschäft.

Zum Abschluß von Lieferungsgeschäften kommt es im Straßenbahnbetriebe vornehmlich behufs Beschaffung von Futter-, Streu-, Brenn-, Beleuchtungsmaterial und den Stoffen zur Herstellung der Dienstkleidung und Geschirre, während die Anschaffung von Wagen und Lokomotiven meist im Wege der Werkverdingung, von Pferden dagegen durch Kauf geschieht. Lieferung liegt nämlich vor, sobald eine Menge vertretbarer Sachen gegen einen bestimmten Preis ohne Unterschied, ob dieselben von dem Verpflichteten selbst hergestellt oder anderwärts her bezogen werden, den Gegenstand der Anschaffung bildet. Ueberwiegend wird es als Handelsgeschäft nach handelsrechtlichen[1]) Grundsätzen zu beurtheilen sein, sodaß die landesrechtlichen Bestimmungen wegfallen und für Deutschland Rechtsein-

[1]) HGB Art. 337—359.

heit besteht. Es ist deshalb selbst dort, wo Schriftform bei einem Vertragswerth von über 150 Mk. erfordert wird, von derselben befreit[2]).

Die Erfüllung hat mangels gegentheiliger Abreden am Wohnorte des Verpflichteten zu erfolgen, wo sie jederzeit gefordert und geleistet werden kann, sodaß die Betriebsunternehmer die Ablieferung am Orte ihres Betriebes besonders bedingen müssen. Meist wird jedoch eine spätere Erfüllungszeit gewählt. Man spricht dann von Terminsgeschäften, ohne Unterschied ob die Ablieferung thatsächlich erstrebt wird oder es sich um Spekulationen handelt. Bald bestimmt man die Zeit auf das Frühjahr oder den Herbst oder auf ähnliche Weise, bald auf den Ablauf einer bestimmten Frist, z. B. sechs Wochen nach Abschluß des Vertrages, bald innerhalb eines solchen (z. B. März bis April). Im ersten Falle entscheidet der Handelsgebrauch des Erfüllungsortes, im zweiten gelten die gesetzlichen Regeln des Art. 328, im dritten muß die Erfüllung vor Ablauf erfolgen. Dieselbe hat stets an dem Erfüllungstage während der gewöhnlichen Geschäftszeit einzutreten. Der Verfalltag kann ebensogut nur zugunsten eines wie beider Vertragsschließenden hinzugefügt sein, was nach der Natur des Geschäftes und der muthmaßlichen Absicht zu beurtheilen ist. Wird auf Börsengebrauch Bezug genommen, was bisweilen geschieht, so treten die von obigen abweichenden Bestimmungen der Börsenordnung ein.

Gesetzlich soll das Lieferungsgut mittlerer Art und Güte sein. Meist wird jedoch Lieferung nach Probe[3]) vereinbart, sodaß ihr widersprechende Waare nicht abgenommen zu werden braucht. Preis und Waare können Zug um Zug verlangt werden, sofern nicht die Natur des Geschäftes, der Vertrag oder der Handelsgebrauch etwas anderes bestimmt.

---

[2]) Kommt es indeß zur Schriftform oder zu einem Briefwechsel, so liegt Stempelpflicht gemäß G 29. Mai 1885 § 6 ff. vor. Die fällige Reichsstempelabgabe beträgt dann nach Tarifnr. 4 entweder 10 Pf. oder 20 Pf. auf je 1000 Mk., befreit dafür aber von der Zahlung der Landesstempelabgabe für Lieferungsgeschäfte.

[3]) Die Probe hat zum Zwecke des späteren Vergleiches mit der Waare der Besteller zu behalten, was so selbstverständlich ist, daß der abweichende Gebrauch mancher Straßenbahnverwaltungen, die Proben zurückzugeben, nur befremden kann.



Ein Erfüllungsverzug ist auf beiden Seiten denkbar. Liegt er bei dem Empfänger, indem der Betriebsunternehmer die Abnahme weigert, so hat der Andere das Wahlrecht, die Waare auf dessen Kosten und Gefahr niederzulegen oder nach vorgängiger Androhung entweder öffentlich oder zum Börsenpreise verkaufen zu lassen. Im umgekehrten Falle, daß die Waare fristzeitig ausbleibt, hat der Betriebsunternehmer ein dreifaches Wahlrecht, nämlich die Erfüllung nebst Schadensersatz wegen verspäteter Erfüllung zu verlangen, oder statt der Erfüllung Schadensersatz wegen Nichterfüllung zu fordern oder von dem Vertrage abzugehen, gleich als ob derselbe nicht geschlossen wäre Da der Verpflichtete sich Abnahme ohne gleichzeitige Zahlung des Preises nur gefallen zu lassen braucht, wenn ihn eine Vorleistungspflicht trifft, darf er bei Zahlungsverzug nach seiner Wahl Erfüllung und Schadensersatz wegen deren Verspätung verlangen, oder die Waare für Rechnung des Empfängers verkaufen und Schadensersatz fordern oder von dem Vertrage abgehen. Zwar ist die Wahl unter den erlaubten Rechten eine durchaus freie, doch hat derjenige, welcher auf Erfüllung besteht, solches alsbald anzuzeigen. Ein Strafverkauf oder -Ankauf ist unverzüglich vorzunehmen. Unbeschadet des Rechtes, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen, wird er in dem Unterschiede des bedungenen zu dem erforderten bezw. erzielten Preise stehen.

Wird die Waare von außerhalb bezogen, so spricht man von Distanzgeschäften und dürfen abweichend von Ortsgeschäften, für welche eine gesetzliche Rügefrist fehlt, Mängel der Waare jedenfalls nach Ablauf von 6 Monaten seit der Ablieferung nicht mehr geltend gemacht werden. Diese Frist hat der Abnehmer nur dann, wenn nach dem ordnungsmäßigen Geschäftsgange sofortige Untersuchung oder Erkennbarkeit der Mängel ausgeschlossen ist, während andernfalls bei Verlust des Bemängelungs- und Klagerechtes sofortige Untersuchung und Anzeige einzutreten hat. Beiderseits ist man berechtigt, den Zustand der Waare durch Sachverständige feststellen zu lassen, was in den Formen des Verfahrens zur Sicherung der Beweise[4]) zweckmäßig geschieht. Der Abnehmer hat jedenfalls für sachgemäße

[4]) CPrO §§ 447 ff., unten § 115[8].

Aufbewahrung, oder falls Gefahr im Verzuge vorliegt oder die bemängelte Waare dem Verderben ausgesetzt ist, für deren Zwangsverkauf zu sorgen.

§ 88. Werkverdingung.

Ist die Absicht auf die Herstellung einer neuen Sache durch den damit Betrauten gerichtet, so liegt Werkverdingung[1]) vor. Solches trifft z. B. zu, wenn die Aufführung eines Gebäudes, das Legen der Gleise, die Herstellung des Pflasters, die Erbauung von Wagen, die Anfertigung der Dienstkleidung jemandem übertragen wird. Das unterscheidende Merkmal gegenüber der Lieferung ist darin zu suchen, daß bei dieser vertretbare, hier dagegen bestimmte unvertretbare Sachen in Frage kommen. Die hergestellte Sache braucht kein selbständiges Ganzes zu bilden und zu bleiben, sie kann vielmehr ebensogut zum Bestandtheile eines anderen Ganzen dienen z. B. die Pflasterung zur Bahnanlage, das Mauerwerk zum Stall bestimmt sein, ohne daß dadurch für den beregten Theil die Eigenschaft eines Werkes verloren geht. Es kommt einzig und allein darauf an, daß das Entgelt der Leistung auf die durch diese hervorzubringende Wirkung sich bezieht; dagegen ist nebensächlich, ob der **Werkmeister**, worunter der Unternehmer der Arbeit zu verstehen ist, die Materialien hinzugiebt oder nicht. Solches hat blos auf die rechtlichen Folgen, nicht auf die Rechtsnatur Einfluß. Aus dem Vertrage entspringt für den Besteller, welcher keineswegs immer mit dem künftigen Eigenthümer des hergestellten Werkes die-

---

[1]) L. 22, 36, 51 D. locat (XIX 2); ALR I 11 §§ 925—980; c. c. Art. 1787 ff.; BGB § 1143 ff.; v. **Wächter** § 209 II 479; **Koch** § 707 II 529; **Zachariä** § 374 II 553. Dieselbe ist nicht zu verwechseln mit dem Generalgedinge, wo es sich um die Vergebung von Arbeiten im Akkord handelt, nach RVA 13. Okt. 1890 in »Berufsgenossenschaft« VI 231. Sachwidrig urtheilt RVA 21. Okt. 1889, daß, wenn ein Straßenbahnunternehmer einige für seinen Betrieb nothwendige Gleisverlegungen durch den für solche Arbeiten besonders angestellten Arbeiterstab eines zweiten Straßenbahnunternehmers ausführen läßt und dies lediglich aus Gefälligkeit gegen Erstattung der Selbstaufwendungen geschieht, der erstere als Arbeitsgeber zu behandeln sei. Namentlich ist kein stichhaltiger Grund dafür, daß der zweite keinen Vortheil aus der Ueberlassung von Arbeitern gezogen hatte, weil die Natur der Werkverdingung nicht einmal verloren geht, wenn ein Verlust eintritt, geschweige erst, wenn ein Gewinn ausbleibt.

selbe Person zu sein braucht, indem vielmehr ein dritter auf eigene Rechnung das Werk für einen anderen bestellen kann, ein Anspruch auf Vollendung der übernommenen Arbeit oder Schadensersatz, falls Herstellungsverzug oder Ausführungsmängel vorliegen. Umgekehrt hat der Werkmeister ein Recht auf Abnahme des bestellungsgemäß und fehlerfrei hergestellten Werkes, Bezahlung des Preises, welcher auf eine feste Summe oder nach Anschlagspreisen vereinbart sein kann, und mangels Vereinbarung der gemeinübliche ist, sowie auf Ersatz des Schadens, der etwa durch Verschulden des Bestellers entsteht.

Abweichungen von der Bestellung sind ebenso unstatthaft, wie nachträgliche Aenderungen derselben. Letztere geben vielmehr eine Nachtragsforderung, erstere ein Ablehnungsrecht, sofern sie nicht etwa ausdrücklich oder stillschweigend genehmigt wurden. Wird das Werk vor der Uebergabezeit durch Zufall vernichtet oder unbrauchbar, so verliert der Werkmeister Arbeitslohn und Auslagen, behält aber das Wahlrecht, ob er nochmals leisten oder vom Vertrage abgehen will[2]. Nach gemeinem Rechte soll er in der Regel für Zufall nicht einzustehen haben, daher nach Verhältniß des von ihm geleisteten auf den bedungenen Lohn Anspruch machen können, wenn das untergegangene Werk abnahmefähig gewesen wäre[3].

Kann zwar der Werkmeister die Ausführung nicht einem anderen übertragen, so ist ihm gleichwohl Annahme fremder Gehilfen und Arbeiter erlaubt, deren Handlungen er jedoch zu vertreten, gegen deren Auswahl der Besteller aber ein Widerspruchsrecht hat, wenn solche auf offenbar Untaugliche gefallen war. Selbst über die Ablieferung hinaus haftet der Werkmeister für die Kunstfehler, wobei er nach Preußischem Rechte geringes, sonst mäßiges Versehen zu vertreten hat. Die Haftpflicht erstreckt sich auf die Materialien, falls deren Auswahl und Anschaffung dem Werkmeister überlassen war. Die Uebergabe kann formlos geschehen, doch besteht beiderseits die Berechtigung, die Besichtigung durch Sachverständige zu verlangen, wofür die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtniß[4] den geeigneten Weg bietet. Die vorbehaltlose Annahme des Werks steht dem Besteller nicht unbedingt entgegen, nach-

---

[2]) ALR I 11 § 960 ff; l. 15 D. de V. O. (XLV 1), l. 33 D. de loc.

[3]) Arndts: § 315[2] S. 264.

[4]) CPrO §§ 447 ff.; unten § 115[8].

träglich die Unbrauchbarkeit zu rügen, zumal wenn es sich um innere Fehler und Mängel der bedungenen Eigenschaft handelt. Er hat dann die Wahl, das Werk zurückzugeben und von dem Vertrage abzugehen oder Schadloshaltung bezw. Preisminderung wegen der Fehler zu fordern; das Recht, die ordnungsmäßige Umarbeitung zu erzwingen, geht ihm ab.

Ist das Werk in Pausch und Bogen angedungen, so bindet die Preisabrede beide Theile, selbst wenn eine Verletzung über oder unter der Hälfte behauptet wird[5]). Dagegen kann der Besteller einseitig zurücktreten, wenn ihm eine so geringe Kostensumme veranschlagt war[6]), daß sie für die Fertigstellung nicht ausreicht.

Die Vertragsform richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen. Schriftlich oder durch Briefwechsel abgeschlossen ist er stempelpflichtig[7]). Er verträgt Nebenabreden z. B. der Vertragsstrafe, abgeänderter Zahlungs- und Haftungsgrundsätze. Neuerdings wird der Preis und die Wahl des Werkmeisters vielfach im Wege des Bietungsverfahrens gefunden, das heißt man schreibt eine Bewerbung unter der Zusicherung aus, daß dem Mindestfordernden der Zuschlag ertheilt werde. Je nach dem man die Ausschreibung an jedermann oder nur an eine beschränkte Zahl richtet, wird zwischen allgemeinem und beschränktem Bietungsverfahren unterschieden. Bei letzterem hat nach der herrschenden Ansicht der Mindestfordernde ein Recht auf Zuschlag, während man bei ersterem jeden Bewerber noch immer ausschließen darf, dessen Leistungsfähigkeit nicht gewiß ist. Hier wie dort ist der Bewerber über den Zuschlagstermin hinaus nur dann an sein Angebot gebunden, wenn solches ausdrücklich von ihm erklärt oder im Ausschreiben gefordert und seinerseits nicht widersprochen war. Etwaige von ihm verschuldete Irrthümer bei der Preisabgabe durch zu niedrige Bezifferung scha-

---

5) ALR I 11 § 926.

6) L. 60 § 4 D. loc. (XIX 2). **Arndts**: § 315a E. S. 462. **Koch**: § 708 II 531.

7) In Preußen nach G 6. Juni 1884 bei bestellter Herstellung beweglicher Sachen 1/3 %, unbeweglicher dagegen blos 1/3 % des Materialienwerthes, und 1,50 Mk. für die Arbeitsleistung, doch ist zu beziffern, wieviel von dem bedungenen Preise als Vergütigung für die auszuführende Arbeit und wieviel als Materialienpreis anzusehen ist, widrigenfalls 1/3 % vom Gesammtpreise zu zahlen bleibt.

den ihm, namentlich dort, wo der Rücktritt vom abgeschlossenen Vertrage selbst bei Verletzung über die Hälfte ausgeschlossen ist. Die neuerdings beliebte Form, statt Bezifferung des Herstellungspreises Angaben des Betrages zu fordern, um welchen man unter einen Anschlagspreis das Werk zu leisten gewillt sei, ist rechtlich bedeutungslos. Ein Unterbieten durch Herabsetzen des ursprünglichen Angebots nach Kenntniß der sonstigen Angebote gilt für unzulässig, sobald der Termin nur zum Eröffnen der Angebote und nicht zwecks Entgegennahme weiterer Gebote anberaumt war.

§ 89. Verabredung einer Strafe[1]).

Im Straßenbahnrechte spielen die Vertragsstrafen eine weit größere Rolle als im Eisenbahnrechte. Denn da dem Straßenbahnbetriebsunternehmer keine Strafgewalt über seine Untergebenen eingeräumt ist, kann er nur im Wege der Strafabrede eine Art Ersatz gewinnen, indem er von den Bewerbern die Unterwerfung unter seine Dienstordnung verlangt und ihr Einverständniß zu Lohnabzügen, außerordentlichen Dienstleistungen, Zurückstellen in der Beförderung, Zurechtweisungen oder Verhängen von Geldstrafen sich verschafft, falls sie gegen ihre übernommenen Pflichten fehlen würden[2]). Abgesehen hiervon pflegen die Ortspolizeibehörden von den Betriebsunternehmern die Zusicherung von Vertragsstrafen zu verlangen, falls sie hinter den ihrerseits aus Wohlfahrtsrücksichten vorgeschriebenen Mindestleistungen zurückbleiben oder den Betrieb eigenmächtig einstellen würden[3]). Nicht minder sichern sich die Straßeneigenthümer die Betriebsführung auf die Dauer des Gleiseinbaubestandes, einen Einfluß auf das Maaß der abzugebenden Beförderungsleistung, sowie der zu erhebenden Fahrpreise, die Unveräußerlichkeit der Gleiseinlage durch bedungene Strafen[4]). Endlich wird rechtzeitige und vertragsmäßige Leistung bestellter Arbeiten oder Gegenstände durch Strafgeding gesichert[5]).

---

[1]) ALR I 5 292—316; c. c. Art. 1226 ff.; BGB 1428—1435; v. Wächter § 175 II 303; Koch § 558 II 213; Zachariä § 310 II 321.

[2]) Oben § 54 S. 151.

[3]) Oben § 31 S. 73; § 42 S. 109; § 43 S. 116.

[4]) Oben § 61 S. 168.

[5]) Oben § 63 S. 176; § 69 S. 193.

Im Falle eines gewissen Thuns oder Lassens sich einem anderen zur Duldung eines Nachtheiles zu verpflichten, ist nämlich gesetzlich erlaubt. Ueberdies braucht der Nachtheil nicht auf eine Geldzahlung hinauszulaufen, wie gemeinüblich angenommen wird, sondern kann ebensogut in etwas anderem (z. B. Arbeitsleistung) bestehen, weil Gegenstand der Strafabrede alles sein kann, was Gegenstand einer Willenserklärung sein darf. Danach ist nur ausgeschlossen, daß etwas Unerlaubtes oder Unsittliches durch die Abrede bezweckt werde.

Zweck der Strafabrede ist, die gehörige Erfüllung übernommener Verbindlichkeiten zu sichern. Der Strafverfall tritt nicht blos bei ausgebliebener, sondern schon bei sachwidriger Erfüllung ein. Zur Vermeiduug künftiger Streitigkeiten wird die Abrede diejenigen Umstände genau zu bestimmen haben, deren Vorliegen die Thatbestandsmerkmale für den Strafverfall abgeben sollen.

Jede Vertragsstrafe zielt entweder auf vorherige Bezifferung desjenigen Schadensbetrages ab, welchen die nichtgehörige Erfüllung einer Verbindlichkeit zu verursachen vermag, sodaß sie den schwierigen und unsicheren Schadensbeweis zu ersetzen bestimmt ist, oder sie ist unabhängig vom Eintritte eines Schadens, selbst bei dessen Ausbleiben oder neben dessen Ersatz verfallen. Sie hat also eine doppelte Natur der Schadensausgleichung oder einer wirklichen Strafe. Nur im letzteren Falle darf Strafe und Erfüllung der Verbindlichkeit bezw. Schadensersatz wegen Nichterfüllung neben einander verlangt werden, während im ersteren der Berechtigte blos die Wahl zwischen beiden hat. Die Vermuthung spricht für Begründung des Wahlrechtes.

Die Höhe der Strafe ist freiem Ermessen mit der Beschränkung überlassen, daß sie nicht zur Verdeckung eines Wuchers[6]) führen darf.

---

[6]) z. B. ALR I 5 §§ 300—304, welche nach richtiger Ansicht indeß nicht mehr gelten; BGB § 1430 mit Sächs. G 25. Okt. 1868. Die Berliner Gerichte haben wiederholt die Abrede für rechtsbeständig erklärt, daß ein Betrag von 100 Mk. als Strafe verfallen sei, falls dem hinterlegenden Schaffner der Verdacht einer Veruntreuung oder Versuch einer solchen nachgewiesen wurde, unbekümmert um die Höhe des Betrages, indem sie der Abrede die Natur einer Bezifferung des Schadenbetrages beilegen. Für rechtswirksam gilt auch eine unter 10) der Berliner Schaffner-Anstellung dahin gefaßte Erklärung:

So oft die bedungene Strafe einen Schadensausgleich herstellen soll, was überwiegend beabsichtigt wird, ist sie zwar nur unter den Bedingungen beitreibbar, unter welchen die Schadensklage begründet sein würde; gleichwohl darf nicht etwa statt der verwirkten Strafe Schadensersatz verlangt werden, oder der Richter ihren Betrag mindern. Daraus folgt, daß bei der Strafabrede eine Ziffer zu greifen ist, welche hinter dem muthmaßlichen Schaden nicht zurückbleibt. Sachwidrig ist also der Gebrauch, die Strafhöhe nach dem muthmaßlichen Gewinne des Leistungspflichtigen zu berechnen, während der denkbare Nachtheil des Gläubigers aus der Nichtleistung oder dem Leistungsverzuge zugrunde zu legen ist. Soll z. B. die rechtzeitige Betriebseröffnung durch eine Strafe für fristwidrige Ausführung gesichert werden, so hat für die Strafhöhe der Betrag in Frage zu kommen, welchen die Aufwendungen zur Besoldung der rechtzeitig angenommenen Mannschaft, zum Unterhalt der Triebkräfte, an Verzinsung des Anlagekapitals, an Ueberschuß der Einnahme über die Ausgaben für die Dauer des Eröffnungsverzugs voraussichtlich erreichen werden. Insbesondere hat man sich zu hüten, einen Betrag zu greifen, welcher hinter demjenigen zurückbleiben würde, der zur fristzeitigen Ausführung gebraucht werden kann. Steht nämlich zum Beispiel einem Mehraufwande an Arbeitslohn durch Nachtarbeit behufs Einhaltens der Ausführungsfrist von etwa 500 Mk. eine Vertragsstrafe von 5 Mk. täglich gegenüber, so wird der Werkmeister die letztere wählen, um

»Zu meinen Dienstobliegenheiten gehört, wie ich hiermit ausdrücklich anerkenne, die pünktliche und gewissenhafte Befolgung der bestehenden oder etwa noch zu erlassenden Dienstvorschriften für Schaffner, mit deren Inhalt, soweit sie bereits bestehen, ich bekannt bin. Jeder Fall meines Zuwiderhandelns gegen dieselben würde sich als eine Verletzung meines Dienstvertrages durch nicht gehörige Erfüllung kennzeichnen. Ich verpflichte mich hierdurch, für jedes einzelne Zuwiderhandeln gegen eine bestehende oder zu erlassende Dienstvorschrift in Ersatz des Interesses der Gesellschaft den Betrag von 1—10 Mk. zu Unterstützungszwecken zu zahlen, und ermächtige die Direktion, dessen Höhe zu bestimmen, den festgestellten Betrag mir vom Gehalt zu kürzen und für mich an die betreffende Kasse abzuliefern. Ueberhaupt unterwerfe ich mich hiermit ausdrücklich für den Fall meines Zuwiderhandelns gegen eine Dienstvorschrift der dafür vorgesehenen, von der Direktion gegen mich festzusetzenden Strafe.« In ihr handelt es sich aber um keinen Schadensausgleich, sondern um eine wirkliche Strafe, weshalb vom 1. April 1892 ab die Beschränkung aus GwO § 119a für sie bestehen wird.

einen Mehraufwand zu ersparen. Ein Mißgriff in der Bezifferung kann also dahin führen, fristzeitige Ausführung eher zu vereiteln als zu begünstigen.

Die Strafverbindlichkeit ist stets nur eine Nebenverbindlichkeit, sodaß sie mit Nichtigkeit der Hauptverbindlichkeit hinfällig wird, sofern nicht etwa die bedingte Strafe der alleinige Inhalt der Schuldverbindlichkeit und die Leistung der Handlung nur als Bedingung beigefügt ist. Uebrigens braucht nicht etwa zur Begründung einer Strafverbindlichkeit Vertragsform gewählt zu werden, sondern es reicht die einseitige Erklärung des Verpflichteten aus, um den anderen vorkommenden Falles zur Geltendmachung zu berechtigen.

Eine gewisse Aehnlichkeit mit der Vertragsstrafe hat das Reugeld (wandelpön), welches darin besteht, daß jemand eine Leistung vertragsmäßig zusagt, sich aber das Recht vorbehält, beliebig statt derselben eine bestimmte Strafe zu zahlen. Durch ihre Erlegung wird also der Schuldner frei. Die Wahl steht ihm allein zu, sodaß der Gläubiger bei Leistungsverzug nur die Erfüllungsklage anstrengen darf. Ob die Absicht auf Reugeld oder Strafe hinausläuft, bestimmt im Zweifelsfalle die Willensauslegung.

Die Abrede der Rechtsverwirkung, der Probe, des Besichtes, des besseren Gebotes und ähnlicher Nebenumstände hat dagegen mit der Vertragsstrafe nicht das geringste gemein, sodaß der bisweilen anzutreffende Versuch, die vorerörterten Bestimmungen hierauf anzuwenden, verfehlt ist.

§ 90. Sicherheitsbestellung.

Zu einer solchen kommt[1] es entweder zugunsten der Behörden oder Gemeinden seitens der Straßenbahnanleger und Betriebsunternehmer behufs Verwirklichung ihrer Verbindlichkeiten aus Einbau bezw. Betrieb oder umgekehrt zugunsten der Anleger bezw. Unternehmer seitens deren Werkmeister, Lieferanten, Bediensteten u. s. w., welche ihnen gegenüber Verpflichtungen zu erfüllen haben. Danach ist der Gegenstand, welchen sie betrifft, und die Form der ihr zugrunde liegenden Rechtsgeschäfte sehr mannigfaltig, weichen also die verschiedenen Sicherheiten inhaltlich sehr von einan-

[1]) Oben § 48 S. 131, § 70 S. 198.

der ab und sind die Gesichtspunkte sehr vielseitig, welche Berücksichtigung dabei zu finden haben. Die Erörterung wird deshalb auf das Wesen und die Arten der verfügbaren Sicherheiten zu beschränken sein, ohne auf die möglichen Einzelheiten einzugehen.

Zweck und Ziel jeder Sicherheitsbestellung[1]) ist, die Erfüllung der Vertragspflichten zu verwirklichen, womit sie die Eigenschaft einer Nebenabrede zu einem Hauptvertrage annimmt. Hieraus folgt, daß sie ohne eine Hauptpflicht bestandsunfähig wird, d. h. der Wegfall oder die Unrechtmäßigkeit der Verpflichtung, zu deren Verwirklichung sie dienen soll, ihre Ausübung unmöglich und Wirkung gegenstandslos macht. Würde also beispielsweise eine rechtlich unzulässige Verpflichtung dadurch zu verwirklichen versucht werden, daß für deren Nichterfüllung eine zu bestellende Sicherheit für verfallen erklärt wird, so wäre gleichwohl die letztere Wirkung ausgeschlossen. Solches ist z. B. in Prag hinsichtlich der Frage gerichtlich angenommen worden, ob die durch einen Arbeiterausstand erzwungene Betriebsunterbrechung zur Kautionseinziehung genügende Unterlage geboten hätte.

Hängt die Wirkung der Sicherheitsbestellung jedoch von der Rechtswirksamkeit der Hauptverbindlichkeit ab, so muß der Gegenstand, für welchen die Sicherheit dienen soll, genau bestimmt und begrenzt sein. Es genügt z. B. nicht, einen Hauptkassenrendanten die Erklärung abgeben zu lassen, daß er mit einem hinterlegten Betrage Sicherheit bestelle, sondern es müssen genau diejenigen Verrichtungen angegeben werden, deren sachwidrige oder unterbliebene Ausführung eine Ersatzverbindlichkeit begründen soll, für welche die Sicherheit haftet, weil naturgemäß nämlich sonst in jedem Falle, wo die Sicherheit angegriffen wird, es zum Rechtsstreit kommen wird, ob die beregte Handlung oder Unterlassung von ihm zu vertreten sei. Gleichwohl wird bei der Geschäftsführung der Straßenbahnbetriebe gerade bezüglich der Sicherheitsbestellung sehr fahrlässig gehandelt.

Selbst dort, wo wegen Geringfügigkeit des Werthes Schriftform entbehrlich ist, sollte ihre Wahl nicht unterlassen werden. Sie kann im Hauptvertrage oder in einem besonderen Schrift-

[1]) ALR I 14 §§ 178—199; BGB §§ 136ff.

stücke erfolgen und setzt allemal die Willenserkläurng des Verpflichteten voraus. Deshalb begründet die in einer einseitigen Einbaugenehmigung aufgenommene Bedingung der Sicherheitsbestellung zwar ein Recht auf dieselbe, macht indeß die Gegenerklärung nicht überflüssig.

Zur Sicherheitsbestellung verwendbar sind Baarbeträge, Werthpapiere, anderweite bewegliche Gegenstände, Grundstücke und dritte Personen. Da ein Pfandrecht an beweglichen Sachen nur ausübbar ist, wenn man die körperliche Gewalt darüber entweder selbst oder durch einen dritten besitzt, indem sie sonst dem Berechtigten leicht entzogen werden können, hat man bezüglich der drei ersten Sacharten auf Hinterlegung beim Gläubiger oder einem dritten zu bestehen, sie also jedenfalls der eigenen Gewalt des Bestellers zu entziehen. Hiervon abweichend begegnet man vielfach der Bestimmung, daß der Gleiseinbau und die dazu dienenden Stoffe der Behörde oder dem Straßeneigenthümer zur Sicherheit für die Erfüllung der Verpflichtungen aus der Einbaugenehmigung oder dem Betriebe haften. Insofern nun aber diesen Gegenständen die Eigenschaft der Beweglichkeit zugesprochen wird, erscheint keineswegs unstreitig, ob die beregte Abrede rechtlich wirksam ist. Allerdings hat die Polizei, nicht aber der Straßeneigenthümer, die Macht, die Veränderungen im Straßenkörper durch Herausnahme der Gleise bezw. deren Zuthaten gewaltsam zu hindern.

Mit Grundstücken kann nur durch Eintragung Sicherheit bestellt werden, sodaß jede anderweite Bestellungsform wirkungslos und den voreingetragenen Gläubigern unnachtheilig ist. Es muß also zu einer Sicherheitshypothek kommen. Sie verlangt die in beglaubter Form abgegebene Erklärung des Grundstücksbesitzers, daß er mit dem Grundstück die Verwirklichung bestimmter eigener oder fremder Verbindlichkeiten sichern wolle, und macht eine aufgrund derselben erfolgte Eintragung im Grundbuche nöthig.

Dritte gewähren Sicherheit durch Uebernahme der Bürgschaft[3]), welche in eine selbstschuldnerische und aushülfsweise unterschieden wird. Bei ersterer kann der Gläubiger nach freier Wahl sich an

[3]) Tit. de fidejuss. D. (XLVI 1.), Cod. (VIII 41); ALR I 14 §§ 200—398; c. c. Art. 2011—2043; BGB §§ 138, 1449ff.; v. Wächter § 322 II 506; Koch §§ 715ff. II 542ff.; Zachariä 423ff. II 653ff.

den Hauptschuldner oder den Bürgen halten, bei der anderen darf er letzteren erst in Anspruch nehmen, wenn und soweit der Hauptschuldner zahlungsunfähig sein sollte, sodaß er sich vom Bürgen die Verweisung an den Schuldner gefallen zu lassen hat. Mithin ist die selbstschuldnerische der aushülfsweisen Bürgschaft vorzuziehen. Uebrigens erhöht der Bürge die Sicherheit noch dadurch, daß er für die Ernstlichkeit seines Eintrittswillens Pfand bestellt, weshalb von einer Real- und Personalbürgschaft gesprochen wird. Die Bürgschaftsübernahme ist jedenfalls ausdrücklich, meist sogar schriftlich zu erklären und war früher vielfach den Frauen erschwert, indem besondere rechtskundige Belehrung ihnen vorher werden mußte[4]). Solches geschah aus der Erwägung, daß man sich leichter und unbesonnener zu Versprechungen für die Zukunft als zur Hingabe und Entäußerung des derzeitigen Besitzes bestimmen läßt. Erfahrungsgemäß suchen Bürgen nach Möglichkeit ihre Verbindlichkeit los zu werden, so oft es zur Zahlung kommen soll, weshalb man gut thut, mit Bürgschaften sich erst in letzter Reihe zu begnügen, sowie die Bürgschaftserklärung recht vorsichtig zn fassen. Daß der Bürge seine Haftung sachlich und zeitlich begrenzt, ist zulässig. Es bewirkt, daß der Gläubiger in demjenigen Umfange, um welchen der Schuldner weiter zu haften hat, als der Bürge zum Eintritte bereit ist, der Sicherheitsbestellung entbehrt. Die zeitliche Begrenzung hat nicht die Bedeutung, daß der Bürge mit dem Eintrittstage frei wird, sondern nur, daß der Vorfall, wegen dessen er zu haften hat, in die Vergangenheit falle, sodaß er letzterenfalls noch nach Ablauf der Zeit verklagt werden darf; selbstredend kann der Bürge, welcher zahlen mußte, Wiedererstattung von dem Hauptschuldner fordern.

Jede Sicherheitsbestellung pflegt zwar solange als die Verbindlichkeit besteht, zu dauern, doch bleibt das Rückforderungsrecht von ihm hinterlegter Sachen dem Besteller und geht nicht etwa mit dem Wechsel in der Person des Verpflichteten auf diesen über. Zum Uebergange auf den Betriebsnachfolger ist vielmehr besondere Uebertragungserklärung nöthig.

---

[4]) z. B. ALR I 14 §§ 221 ff. mit G 1. Dez. 1869. Wegen Bürgschaften der Ehefrauen für die Ehemänner ALR II 1 §§ 343—344; BGB § 1640, V. 9. Jan. 1865 § 17.

III. Verbindlichkeiten aus der Verschuldung.

§ 91. Wesen und Eigenthümlichkeiten.

Ohne jemandem einen Anspruch verschaffen und ihm verpflichtet werden zu wollen, kann man durch sein eigenes Verhalten ein Schuldverhältniß begründen[1]), dem Anderen eine Forderung geben, sich aber eine Verbindlichkeit aufladen. Der Schuldgrund für solche ist dann die Verantwortlichkeit, der Schuldgegenstand die Ausgleichung des entsprechenden Vermögensnachtheiles. Verantwortlichkeit aber ist wieder die gesetzliche Wirkung eines unzulässigen Verhaltens, welches in einem Thun oder einem Unterlassen[2]) liegen kann, indem eine bestimmte Thätigkeit bald untersagt, bald gefordert wird, sodaß Begehungs- und Unterlassungsverschuldung (Commissions- und Omissions-Delikte) zu unterscheiden sind. Der erlittene Vermögensnachtheil beruht entweder in einer Minderung des bestandenen Vermögens oder einem Verluste der bestandenen Möglichkeit solches zu erhöhen Hiernach wird von erlittenem Schaden und entgangenem Gewinne gesprochen.

Eine Schadensersatzverbindlichkeit aus der Verschuldung entspringen zu lassen, sind die Gesetzgeber aus der Erwägung bewogen worden, daß jede Störung fremder Rechte und jeder Uebergriff in ein fremdes Freiheitsgebiet unzulässig, weshalb ein solche bewirkendes Verhalten durch verhängnißvolle Folgen zu hintertreiben sei. Geeignet dazu ist der Zwang, die nachtheiligen Wirkungen aufzuheben und auszugleichen, die jemand durch sein Verhalten bei Anderen hervorgebracht hat, also ihm den Schaden zu ersetzen. Voraussetzung ist dabei jedoch, daß sein Verhalten widerrechtlich war oder er doch wenigstens unter den verschiedenen Ausübungs-

---

[1]) ALR I 6 § 1ff., 5 §§ 277—292; tit. D. ad leg. Aquil. (IX 2); c. c. Art. 1382ff.; Sächs. BGB §§ 116—126. — Dernburg §§ 119—121 I 227 ff.; Koch: Recht der Forderungen I 238 ff.; v. Wächter: Pandekten §§ 85 ff. I 440 ff.; Zachariä §§ 443 ff. II 695 ff.

[2]) Außerhalb des Vertrages gilt ein Unterlassen, den Ersatzklagegrund abzugeben, für ungeeignet im gemeinen (v. Wächter § 250 II 419), französischen (Zachariä § 444[1] II 697) und sächsischen (BGB §§ 773, 779) Rechte

arten eines Rechtes böswillig diejenige gewählt hat, welche für den anderen gefährlich werden mußte, während eine minder gefährliche für ihn ebenso nahe gelegen hätte[3]).

Das eigene Verhalten kann entweder an sich widerrechtlich sein, d. h. den gemeinüblichen Verhaltungsregeln widersprechen, oder nur ein besonderes Verpflichtungsverhältniß des Handelnden, welches er selbst übernommen hat, verletzen, also außerhalb oder innerhalb eines Vertrages geschehen. Darnach sind zu unterscheiden Schadensansprüche aus unerlaubtem oder aus vertragswidrigem Verhalten.

Jede widerrechtliche Handlung ohne Unterschied, ob sie in einem Thun oder einem Unterlassen besteht, setzt voraus in sachlicher Hinsicht eine Verletzung und in persönlicher Hinsicht eine Beziehung zu dem Willen einer Person, vermöge welcher jene dieser anzurechnen ist. Diese Beziehung wird mit dem Worte Schuld bezeichnet. Ihre Abarten sind der auf Hervorbringung der Verletzung gerichtete Vorsatz (dolus), oder das die Folgen seiner Handlung nicht gehörig berücksichtigende Versehen (culpa, Fahrlässigkeit). Das Preußische Recht kennt drei Versehensgrade (grobes, mäßiges und geringes)[4]). Grobes Versehen soll das sein, was bei gewöhnlichen Fähigkeiten ohne Anstrengung der Aufmerksamkeit, mäßiges, welches bei einem gewöhnlichen Grade von Aufmersamkeit, geringes, welches nur bei vorzüglichen Fähigkeiten oder bei einer besonderen Sach- bezw. Geschäftskenntniß oder durch eine ungewöhnliche Anstrengung der Aufmerksamkeit zu vermeiden war. Die übrigen Rechte lassen sich an einer Unterscheidung in grobes und geringes Versehen (culpa lata und levis)[5]) genügen. Der Maßstab ist das Benehmen eines gewöhnlichen Menschen oder eines guten Hausvaters. Wer nicht einmal die Sorgfalt des ersteren anwendet und gegen die gewöhnliche Vorsicht verstößt, begeht ein grobes Versehen, während nur ein geringes vorliegt, wenn man nicht so

---

[3]) ALR Einl. §§ 87, 88, I 6 §§ 24, 36, 37. Es muß ein wirklicher Mißbrauch des Rechts stattfinden, d. h. eine vorsätzliche Auswahl einer Ausübungsart in der Absicht, um dadurch zu schaden.

[4]) ALR I 3 §§ 18—23, 5 §§ 277 ff., 6 §§ 10 ff.; oben § 82 S. 247.

[5]) Sächs. BGB § 122; v. Wächter § 87 I 443 ff.; Zachariä § 444 II 697 ff.

umsichtig und sorgfältig gehandelt hat, wie unter gleichen Umständen ein guter Hausvater seine Aufmerksamkeit angespannt haben würde.

Dies vorausgeschickt, haben Schadensverbindlichkeiten aus dem Gesetze und aus der Verschuldung gemeinsam zur Voraussetzung:

1. ein die Eintrittsverbindlichkeit aussprechendes Gesetz, welches dort den Schuldgrund abgiebt, hier aber nur die Verantwortlichkeit für ein bestimmtes Verhalten ausspricht,
2. den Eintritt eines Vermögensnachtheiles,
3. einen Vorfall, welcher den Schaden verursacht hat.

Zur Begründung der Schadensklage muß noch der Nachweis hinzutreten

4. einer Verschuldung in der Person des Verpflichteten,
5. des ursachlichen Zusammenhanges zwischen dieser und dem Schaden.

Damit sind die Schadensansprüche aus der Verschuldung schwieriger zu begründen und durchzuführen als jene. Denn die Verschuldung ist ein innerer Vorgang, dessen Vorhandensein zwar aus gewissen äußeren Umständen vielfach zu erkennen sein wird. Diese Umstände müssen jedoch immer erst ermittelt und bewiesen werden. Ueberdies wird es in jedem Falle mehr oder weniger von der persönlichen Auffassung des Erkenntnißrichters abhängen, ob er sie für Feststellung einer Verschuldung genügend hält.

Das Recht auf Schadensersatz erlischt durch Verzichtleistung[6]) und Nichtausnutzung der Klagefrist[7]). Es wird zerstört durch den Nachweis einer miteintretenden Verschuldung des Beschädigten[8]), sobald es sich nicht etwa um die Vergütigung eines aus Vorsatz oder grobem Versehen zugefügten unmittelbaren Schadens handelt, da eigenes grobes Versehen den Beschädiger jeder Schadloshaltung für mittelbaren Schaden, entgangenen Gewinn und für die Folgen eines mäßigen oder geringen Versehens verlustig macht, ja bis-

---

[6]) c. c. Art. 2046 mit Zachariä § 445, II 701; BGB § 780.

[7]) ALR I 6 § 54 (3 Jahre); BGB: bei der Haftung wegen Ausgießens, Hinauswerfens, Herabfallens 6 Monat (§ 1559), sonst 30 Jahr (§§ 150. 1016); Französisches und Gemeines Recht als Regel 30 Jahre.

[8]) ALR I 6 §§ 36—38; BGB §§ 688. 781.

weilen sogar schon die Nichtanwendung der gewöhnlichen Aufmerksamkeit solches zu bewirken vermag.

Aus Beschädigungen wird der Betriebsunternehmer bald berechtigt, bald verpflichtet. Fälle der ersteren Art stellen vornehmlich die Beschädigungen der Anlagen oder Betriebsmittel durch Fahrfehler fremder Wagenführer her. Verpflichtungen zum Ersatz können theils aus Körperverletzungen, theils aus Sachbeschädigungen, theils aus Nichterfüllung von Vertragsverbindlichkeiten entstehen, welche für den davon Betroffenen Vermögensnachtheile äußern. Nicht minder ist denkbar, daß das Schadensersatzrecht in der Person des Anlagebesitzers entsteht oder diesen die Ersatzverbindlichkeit trifft, wenn nämlich unabhängig von dem Betriebe die Beschädigung der Anlage entsteht, oder ihre schadhafte Beschaffenheit für Dritte nachtheilig wird.

§ 92. Die Höhe des Ersatzanspruches.

Was gefordert werden darf, bestimmt sich einerseits nach der Art des Schadens, andererseits bisweilen noch nach dem Grade der Schuld. In letzterer Hinsicht geht am weitesten das Preußische Landrecht[1]), welches bei Vorsatz oder grobem Versehen vollständige Genugthuung d. h. Ersatz des gesammten Schadens und entgangenen Gewinnes, bei mäßigem Versehen nur den wirklichen Schaden meist ohne den entgangenen Gewinn, bei geringem sogar blos den unmittelbaren Schaden zubilligt. Die übrigen Rechte entbehren einer gleichen Abstufung, sodaß hier der gesammte Vermögensnachtheil in beiden Formen des Ausscheidens und des Ausbleibens von Vermögensbestandtheilen gefordert werden darf.

In erster Hinsicht sind Tödtungen, Körperverletzungen und Sachbeschädigungen zu trennen. Bei den ersten pflegen[2]) die Erben außer Erstattung etwaiger Heilungs- und der Beerdigungskosten noch denjenigen Betrag ersetzt verlangen zu dürfen, welchen ihr Erblasser zu ihrem Unterhalte aufgrund einer in seiner Person bestandenen Ernährungsverbindlichkeit bei Lebzeiten gewährt hatte,

---

[1]) ALR I 6 §§ 7, 10, 12, 15.

[2]) ALR I 6 §§ 98—102; BGB §§ 1491, 1492.

und zwar nach Sächsischem Rechte unbedingt, nach Preußischem nur bei Vorsatz oder grobem Versehen. Ist es bei Körperverletzungen geblieben, kommen Heilungskosten, Erwerbsausfall, Schmerzensgeld und Ausgleich für erlittene Verunstaltung in Betracht. Den letzten kennt nur das Preußische[3]) Landrecht. Er soll bei Frauen in Form einer Ausstattungssumme gewährt werden, deren Höhe nach den Versehensgraden abzustufen ist. Auf Schmerzensgeld[4]) hat in Sachsen jeder, in Preußen dagegen blos eine Person des Bauern- oder gemeinen Bürgerstandes bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Verletzung Anspruch. Bei Beschädigung an Sachen[5]) ist wieder zu unterscheiden, ob solche gänzlich vernichtet und unbrauchbar geworden sind oder nur eine Werthsminderung erfahren haben. Im ersteren Falle darf als Regel nur der ordentliche Werth zur Zeit der Entstehung des Schadens, der außerordentliche aber nur ausnahmsweise gefordert werden. Bei Werthsminderung hat man sich gemeinüblich an deren Ersatz genügen zu lassen, doch gesteht Preußen dem Beschädigten das Wahlrecht zu, gegen Uebergabe der Sache deren Werth ersetzt zu verlangen.

Natürlich muß der, welcher Schaden fordert, außer der zum Schadensersatze verpflichtenden Thatsache noch den erlittenen Schaden und seinen Betrag erweisen. Vormals war hierzu neben den üblichen Beweismitteln der Schätzungseid[6]) verwendbar, welcher jetzt jedoch die Eigenschaft eines anzubietenden verloren hat. Denn der Richter darf zwar die Ableistung des Eides verlangen, daß der Schaden auf einen bezifferten Betrag zu veranschlagen sei, wenn er Anstand nimmt, aus dem Inbegriffe der vorgebrachten Thatsachen nach freiem Ermessen denjenigen zu greifen, welchen er zum Schadensausgleiche für ausreichend hält, braucht aber einem dahin gehenden Wunsche des Beschädigten nicht nachzukommen.

Streitfragen über den Schadensausgleich gehören gemeinüblich vor die Civilgerichte; ausnahmsweise kann jedoch der Strafrichter damit befaßt werden, indem in allen Fällen der Körperverletzung und in diesen der verleumderischen Beleidigung der Verletzte

---

3) ALR I 6 §§ 123—128.
4) BGB § 1489; ALR I 6 § 112.
5) ALR §§ 82—97; BGB §§ 1493, 685—688.
6) ALR I 6 § 94, unanwendbar seit CPrO § 260.

die Zubilligung einer an ihn zu erlegenden Buße[7]) verlangen darf. Erkannt schließt[8]) solche die Geltendmachung eines weiteren Entschädigungsanspruches aus. Etwaige Mitthäter haften für sie als Gesammtschuldner. Ihre Höchsthöhe ist auf 6000 M. begrenzt, innerhalb welcher der Strafrichter nach freiem Ermessen denjenigen Betrag festsetzen darf, welchen er nach Lage der Umstände zum Schadensausgleiche für ausreichend hält[9]). Da Freisprechung, Verfahrenseinstellung und anderweite Sacherledigung ohne Urtheil als Erledigung des Antrags auf Buße gilt[10]), ist die Wirkung festzustellen, welche eine im Strafverfahren gegen den Thäter geforderte Buße auf das Recht des Beschädigten äußert, auf die Klage gegen den Haftpflichtsgläubiger oder einen aushülfsweise Verantwortlichen im bürgerlichen Streitverfahren wieder zurückgreifen zu dürfen. Haftansprüche werden durch den Antrag auf Buße gegen den Verletzten jedenfalls nicht abgeschnitten, weil sie keine Entschädigungsansprüche im strafrechtlichen Sinne sind[11]); gleichwohl wird das Zuerkennen einer Buße bewirken, daß der Haftschuldner den vom Thäter erhaltenen Betrag gegen den Haftanspruch sich verrechnen lassen muß. Ersatzansprüche (z. B. aus der Eintrittsverbindlichkeit für Handlungen dritter) werden durch die erkannte Buße ohne Unterschied, ob sie abgesprochen oder unbeitreibbar gewesen ist, vernichtet. Denn das Wahlrecht[12]), Schadensersatz entweder im Straf- oder im Streitverfahren, entweder in der Form einer Buße oder einer Schadenssumme zu fordern, wird durch die einmal getroffene Wahl dergestalt ausgeübt, daß willkürlich nur bis zur Urtelsverkündigung davon abgegangen werden darf, während es durch letztere verloren geht.

Aus einer vorgefallenen Verletzung können außer dem Beschädigten noch andere Personen ein Forderungsrecht gegen den Thäter

---

[7]) StGB §§ 231. 188; StPO §§ 443—446.

[8]) Worunter nicht blos eine zugebilligte, sondern auch eine abgesprochene oder für erledigt erklärte fällt. Ob sie beitreibbar, ist nebensächlich.

[9]) Das Berufungsrecht wegen einer zu niedrig gegriffenen Buße hat der Antragsteller, unabhängig von der Staatsanwaltschaft, als Nebenkläger StPO § 441.

[10]) StPO § 444[3].

[11]) Oben § 82[17] S. 241.

[12]) K. Hilse: Unfallsfürsorge §§ 5—9.

erlangen, z. B. eingetretene Haftpflichtschuldner aufgrund ihres Rückgriffsrechtes, Krankenkassen und Berufsgenossenschaften entweder infolge des gesetzlichen Forderungsüberganges auf sie, oder selbständig gemäß UVG 6. Juli 1884 § 96; diese Rechte werden durch eine auferlegte Buße nicht zerstört[13]). Deshalb hat der Thäter allerdings guten Grund, im Strafverfahren auf das Bestehen derartiger Berechtigter neben dem Bußantragsteller aufmerksam zu machen und wird der Strafrichter schwerlich umhin kommen, diesen Umstand gebührend zu würdigen.

Die Vollstreckung der über eine Buße ergangenen Entscheidung erfolgt nach den Vorschriften über die Vollstreckung von Urtheilen der Civilgerichte[14]), also auf Antrag der Berechtigten durch Hülfe der Gerichtsvollzieher oder der Gerichte.

§ 93. Eintrittsverbindlichkeit für fremde Schuld.

In der Regel ist jeder nur für seine eigenen Handlungen oder Unterlassungen verantwortlich; ausnahmsweise giebt es indeß auch eine Verantwortlichkeit für fremde Schuld, d. h. Fälle, in welchen Kraft besonderer gesetzlicher Vorschrift für den Schaden einzutreten ist, den entweder ein Anderer oder den eine unter der Aufsicht der verantwortlichen Person stehende Sache verursacht hat.

Solche Ausnahmen beruhen nach Französischer Rechtsauffassung[1]) auf der rechtlichen Vermuthung, daß die Beschädigung nicht ohne Schuld desjenigen geschehen sei, welchen das Gesetz zum Ersatze verpflichtet, weil er bei Anwendung größerer Aufmerksamkeit in Auswahl seiner Leute oder einer strengeren Dienstaufsicht, oder einer sorgfältigen Sachprüfung das schädigende Ereigniß habe verhindern können. Sie darf allerdings durch Gegenbeweis widerlegt

---

[13]) Preuß OVG 1. Dez. 1890 (Entsch. XX 372). B. Hilse: Baugew. Ztg. XXIII 647, Arch. f. d. Strafr. 1889 S. 26.

[14]) StPO § 494, CPO §§ 644—822, unten § 119. Trotz etwaiger Nichtbeitreibbarkeit einer erkannten Buße bleibt der Beschädigte des Rechts verlustig, gegen etwaige Mitverhaftete, gegen welche Bußanträge unterblieben waren oder welche freigesprochen wurden, nachträglich Schadensersatzklage anzustrengen.

[1]) c. c. Art. 1384; Zachariä § 447 II 907.

werden, daß die That nicht verhindert werden konnte. Deshalb sind im Geltungsgebiete des Französischen und Badischen Rechts Straßenbahnbetriebsunternehmer für den Schaden, welcher von Schaffnern, Kutschern und sonstigen Betriebsthätigen bei den ihnen übertragenen Dienstverrichtungen verursacht worden ist, unterschiedslos, ob das Versehen ihnen anbefohlen, oder nur von ihnen bei und zur Vollziehung des Auftrages begangen worden war, einzutreten verpflichtet. Der Schadensklage können sie jedoch den Einwand entgegensetzen, daß sie die That nicht verhindern konnten, wofern sie den Beweis von Umständen zu erbringen vermögen, aus denen das Obwalten eines unvermeidbaren Zufalles abgeleitet werden kann. Durch diese Verantwortlichkeit wird indeß die Ersatzverbindlichkeit des Thäters nicht aufgehoben. Vielmehr darf der Beschädigte nach seiner Wahl sich an diesen oder den Unternehmer halten, und darf der letztere wegen eines von ihm ausgeglichenen Schadens auf den Thäter zurückgreifen.

In den drei übrigen Rechten ist die Eintrittsverbindlichkeit für fremde Schuld seltener und schwieriger zu erreichen. Denn es gebricht hier nicht allein an der Rechtsvermuthung, daß die That des Beauftragten auf mangelnde Sorgfalt des Auftragsgeber zurückzuführen sei, sondern für das gemeine und Sächsische Recht überdies an einem verpflichtenden Rechtssatze. Im Preuß. Landrechtsgebiete braucht der Betriebsunternehmer ohne Unterschied, ob man ihn als Auftraggeber, oder Dienstherrn, oder Gewerbeunternehmer ansehen will, da der Auftrag zur Führung und Begleitung eines Straßenbahnzuges an einen mit polizeilichem Fahrscheine versehenen Kutscher und Schaffner jedenfalls kein gesetzlich gemißbilligter ist, nur [2]) aufgrund des erbringbaren Nachweises einzutreten, daß er aus grobem oder mäßigem Versehen einen Untüchtigen ausgewählt, oder daß er einen durch überwiegenden Hang zu groben Lastern, hohen Grad von Blödsinn, Schwermuth, Krankheit oder anderweit Gefährlichen wissentlich angenommen oder behalten habe, oder daß er die schädliche Handlung, obschon er sie verhindern konnte, wissentlich habe geschehen lassen. Die Beweislast trifft vermöge gesetzlicher Vorschrift den Schadenskläger. Dazu tritt, daß

[2]) ALR I 6 §§ 56, 62, 59, 61, 64.

die Eintrittsverbindlichkeit meist blos eine aushülfsweise ist, also erst und nur insoweit vorliegt, als der Schadensersatz aus dem Vermögen des Beschädigers nicht erfolgen kann[3]), sodaß der Schadenskläger entweder das Zahlungsunvermögen des Thäters sofort nachweisen oder sich gefallen lassen muß, zunächst auf diesen verwiesen zu werden.

In einem gewissen Sinne wird durch die Rechtsprechung in sachwidriger Anwendung und unnatürlicher Auslegung des G. 7. Juli 1871 § 1 den Straßenbahnbetriebsunternehmern eine Ersatzverbindlichkeit für fremde Schuld und That in der Weise aufgebürdet, daß jeder Vorgang, welcher in Straßenbahnwagen eingetreten ist, als Betriebsereigniß aufgefaßt wird, welches die Haftpflicht begründe[4]). Hierdurch ist es gekommen, daß die zufolge absichtlich oder grobfahrlässig ausgeübter Gewaltthätigkeiten eingetretene Tödtung und Körperverletzung von Fahrgästen in ihrer Vermögenswirkung von den Straßenbahnbetrieben ausgeglichen werden müssen. Daß solches dem Geiste des Gesetzes, der Absicht des Gesetzgebers, dem Rechts- und Billigkeitsgedanken entspricht, ist zu bezweifeln, zumal die Thäter in derarten Fällen ausnahmslos dem Betriebe fern stehen und ihre Handlung für den Betriebsunternehmer durchaus unerwünscht kommt.

Diese Grundsätze gelten gleichmäßig für natürliche und für Rechts-Personen. Ob letztere ein Verschulden begehen und dieserhalb verantwortlich werden können, war bisher streitig. Weil nämlich gemeinüblich verlangt wird, daß die Verletzung eine Handlung des Thäters sei, also seinem Thun und Wollen zur Last gelegt werden könne, weshalb Willensfähigkeit, Freiheit der äußeren That und Zurechnungsfähigkeit dazu gefordert wird[5]), haben viele gemeint, daß gegen Rechtspersonen wegen der ihnen abgehenden Handlungsfähigkeit Ersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen ihrer Vertreter und Werkthätigen unverfolgbar sind. Die Rechtsprechung des Reichsgerichtes ist dagegen zu der Auffassung gelangt, daß grundsätzlich Rechtspersonen für Ver-

---

[3]) ALR I 6 §§ 53, 62.

[4]) Oben § 48 S. 242. 248.

[5]) Sächs. BGB § 119; ALR I 6 § 39ff.; l. 5 § 2 D. ad leg. Aquil. (IX 2), l. 40 D. de R. J. (L. 17); Sachsensp. II Art. 65.

sehen ihrer Vertreter zwar haftbar sind, wenn entweder Willensakte ihrer Organe[6]) beschädigt haben oder wenn Zwangspflichten verletzt und schuldige Handlungen unausgeführt[7]) geblieben sind, wodurch eine Beschädigung verursacht wurde, hält die Kläger jedoch des Beweises nicht überhoben, daß ihre gesetzlichen Vertreter eine durch die Umstände gebotene Vorsicht und Aufmerksamkeit versäumt hätten[8]). Nach dem heutigen Stande der Rechtsprechung sind somit Rechtspersonen in gleichem Umfange — aber auch nicht in höherem — auf Schadensersatz aus dem Verschulden ihrer Werkthätigen zu belangen, wie solches gegen natürliche ausführbar ist, doch gehört zur Begründung des Anspruches gegen sie der Nachweis, entweder daß der Thäter für sie zu handeln bestellt gewesen, oder daß etwas unterlassen ist, was zu thun ihr obgelegen hätte.

§ 94. Die Bahnanlage als Schadensursache.

Aus dem Vorhandensein der Gleise im Straßenkörper ist bereits mehrfach die Grundlage von Schadensansprüchen abgeleitet worden. Bald handelte es sich um den Ersatz von Pferden, die mit den Stollen in Schienenrillen oder Weichenkasten getreten, dadurch verletzt oder eingegangen waren, theils um die Beschädigung von Wagen, die mit den Rädern in die Schienenrillen gerathen und dabei umgeschlagen waren, theils um Verletzung oder Sachbeschädigung von Personen, die beim Ueberschreiten der Gleise gestolpert oder an deren Bestandtheilen hängen geblieben waren. Die ergangenen Rechtssprüche stimmen nur darin überein, daß das Haftpflichtgesetz selbst bei Personenverletzungen seinen Dienst versagt, weil das Gleis zwar ein wesentliches Hülfsmittel für den Betrieb, sein Legen oder Liegenlassen indeß keine Betriebshandlung sei. Sie weichen dagegen darin ab, daß die Einen in der behördlichen Erlaubniß zum Gleiseinbau ein Recht des Gleiseigners auf dessen Bestand sehen, welches ihn zu seinem Gebrauche befugt erscheinen

---

6) RG 15. Okt. 1888 (Entsch. XXII 259).

7) RG 12. Dez. 1882 (Entsch. VIII 237), 18. April 1885 (Ann. XII 51), 6. April 1888 (Seuffert's Arch. XLIV 83), 2. Mai 1889 (Gruchot's Arch. XXXIII 870).

8) RG 8. Mai 1891.

lasse. Nach ihnen liegt also eine Rechtsausübung vor, welche allerdings in Störungen für andere fühlbar wird, indeß noch nicht ohne weiteres einen Schadensersatzanspruch begründet, weil das für den Thatbestand der Schadensklage wesentliche Merkmal der Widerrechtlichkeit bei Vornahme der schädlichen Handlung des Schieneneinbaues nicht festzustellen sei. In dem durch den gestiegenen Verkehr veranlaßten Bedürfnisse nach Straßenbahnen erblicken sie vielmehr eine durch die veränderte Lebensweise bedingte Nutzungsart des Straßenkörpers zum Gemeinwohle, sodaß der Einzelne sein Verhalten dementsprechend einrichten und den Grad seiner Aufmerksamkeit dergestalt steigern müsse, daß er gleichwohl unversehrt bleibt. Sie kommen schließlich zu dem Ergebniß, daß erst dann von einer Ersatzverbindlichkeit die Rede sein könne, wenn nachweisbar der Gleiseigenthümer widerrechtlich einen Zustand des Gleises oder dessen Zubehörungen habe eintreten lassen, als dessen Wirkung er eine Beschädigung dritter hätte voraussehen müssen, oder wenn er eigennütigerweise unter verschiedenen Ausführungsarten der schädlicheren den Vorzug gab. Unter der Herrschaft dieser Auffassung versprechen Schadensklagen kaum einen Erfolg.

Den Vertretern der Gegenansicht genügt die Thatsache, daß der Gleiseinbau eine Veränderung der bisher üblichen Straßenoberfläche geschaffen hat, welche gegenüber dem bisherigen Zustande eine größere Gefahrenmöglichkeit birgt, als Schuldgrund für die Ersatzklage. Sie erblicken darin eine Widerrechtlichkeit, da niemand verpflichtet sei, eine Störung in der bisherigen Straßenbenutzungsart sich dergestalt gefallen zu lassen, daß er sein Benehmen und den Grad seiner Aufmerksamkeit im Straßenverkehre ändern bezw. verstärken müsse. Dem Umstande, daß die Einrichtung durch den Bedarf nach dem neuen Beförderungsmittel hervorgerufen und überdies behördlich genehmigt ist, sprechen sie jedes Recht auf Berücksichtigung ab. Daher kommt, daß sie die Schadensersatzverbindlichkeit des Anlagebesitzers aussprechen, sobald festgestellt ist, daß der schädliche Vorfall mit dem Anlagebestande in entfernter Berührung steht, daß z. B. jemand dadurch hingefallen, weil er in die Gleisrille mit der Kante des Absatzes getreten war. Ja es ist hier sogar bereits in Fällen zur Verurtheilung gekommen, wo nachweisbar der Kläger gegen Polizeivorschriften gefehlt hatte, während

er bei deren Beobachten die für ihn verhängnißvoll gewordene Stelle nicht mehr berühren durfte[1]).

Bei dieser Meinungsverschiedenheit läßt sich von einer Rechtsunsicherheit für den Gleiseigner sprechen. Denn daß in allen derarten Fällen die Klage nur gegen diesen[2]) und nicht etwa gegen den Betriebsunternehmer zu richten ist, folgt aus dem Grunde, daß eben die Anlage und nicht der Betrieb den schadenbringenden Zustand abgiebt. Deshalb wird selbst in Fällen, wo der Betriebsunternehmer dem Anlagebesitzer gegenüber die Verpflichtung übernommen hat, ihn gegen Schadensansprüche jeglicher Art zu vertreten, die gegen ersteren gerichtete Klage wegen mangelnder Passivlegitimation abzuweisen sein, so oft nicht etwa eine Abtretung des Rechtes seitens des Anlagebesitzers vorangegangen war.

Unbedenklich wird überall Schadensersatzverbindlichkeit ausgesprochen werden, wenn das schädliche Ereigniß in einem Mangel der Anlage seinen Grund hat, weil diese entweder schadhaft geworden oder sachwidrig ausgeführt war, oder weil eine nachträglich verlangte Umgestaltung, die im Zeitverlaufe für zweckmäßig erkannt wurde, unausgeführt geblieben ist. Es folgt solches aus der schon natürlichen und überdies behördlich meist vorgeschriebenen Verpflichtung, das Gleis in ordnungsgemäßem Zustande zu erhalten. Dagegen ist zu erwarten, daß selbst dort, wo die den Straßenbahnen ungünstige Rechtsauffassung noch besteht, allmälig die Erkenntniß durchdringen wird, daß bei ordnungsmäßiger Beschaffenheit der Anlage Schäden unersetzt zu bleiben haben, welche erst dadurch ermöglicht wurden, daß der Beschädigte entweder polizeivorschriftswidrig oder mindestens unvorsichtig gehandelt hatte. Da nun aber das Befahren der Gleise anderen Fuhrwerken polizeilich verboten zu sein pflegt[3]) und damit in

[1]) z. B. Oberst. LG München 1. April 1886 (Eis. Entsch. V 26), LG I Berlin 28. März 1882, (J. 14 1882 VII) 28. Okt. 1886 (S. 138 50 III), wo es sich um den Ersatz für Pferde handelt, die in Weichenkasten getreten waren, als ihr Kutscher polizeiwidrig auf dem Gleise fuhr, statt auf der für sein Fuhrwerk bestimmten gleisfreien und hindernißfreien Außenseite.

[2]) Oben § 48 S. 131.

[3]) Oben § 32 S. 75[8]. Vergl. ALR I 6 §§ 25, 26, wonach sicherheitspolizeiwidriges Verhalten gegen den Thäter die Rechtsvermuthung, daß er den Schaden verursacht hat, herstellen soll.

deren Befahren gegen ein auf Schadensabwendung abzielendes Polizeiverbot gefehlt wird, darf erwartet werden, daß die Verurtheilung zum Schadensersatz in Fällen, wo Pferde in die Schienenrillen oder Weichenkasten getreten sind, ausbleiben wird, weil hier überwiegend das Verschulden des fremden Wagenführers die Schadensursache abgab. Es muß aber auch die Erkenntniß immer weiter greifen, daß jeder den zunehmenden Verkehrsverhältnissen entsprechend sein Verhalten einzurichten und deshalb bei Ueberschreiten von Straßen mit Schienenwegen diesen Umstand entsprechend zu berücksichtigen hat. Dringt dieselbe jedoch allmälig durch, so werden künftig die Fälle der Verurtheilung entzogen werden, wo unvorsichtiges Ueberschreiten der Gleise vorliegt[4]).

Nach reichsgerichtlicher[5]) Auffassung ist der Gleisanleger jedoch verpflichtet, die Anlage in kurzen Zwischenräumen einer sorgfältigen Untersuchung zu unterwerfen, weil vorauszusehen sei, daß jedes auf einer als Weg benutzten Fläche befindliche Hinderniß namentlich nach eingetretener Dunkelheit und bei ungenügender Beleuchtung einen Sturz zur Folge haben könne. Es genügt zum Nachweise seiner Pflichtverletzung aus dem Zustande der Schadensstelle (z. B. Ansatz von Staub und Schmutz im Schienenbruch) festzustellen, daß der Schaden unbemerkt und unbeseitigt schon längere Zeit bestanden haben müsse.

Etwaige Ansprüche wegen Beschädigungen infolge Rauch, Ruß, ausgeworfene Funken, übermäßiges Geräusch, Erschütterungen und ähnlicher Vorfälle können nur gegen den Betriebsunternehmer verfolgt werden, weil erst der Betrieb auf der Bahn sie hervorbringt, nicht aber gegen den Anlagebesitzer; wohl aber würde letzterer zu haften haben für Schäden, welche als Folge erschwerten Wasserablaufs[6]) oder verschafften Einblicks in die Wohnungen[7]) oder Entziehung des Lichts und der Aussicht anzusehen sind und mit der Bahnanlage ursachlich zusammenhängen.

---

[4]) In sinngemäßer Anwendung von RG 24. Juni 1889 (Eis. Entsch. VII 212), welches Schadensersatz durch Erschwerung des Verkehrs infolge Gleiseinbaues abspricht, weil der Wegfall vortheilhafter thatsächlicher Verhältnisse, deren Beseitigung vom Belieben des Straßeneigenthümers abhing, keinen Ersatzanspruch begründet.

[5]) RG 8. Mai 1891.

[6]) RG 5. Jan. 1886 (Eis. Entsch. IV 391).

[7]) RG 2. Dez. 1885 (Eis. Entsch. IV 384).

§ 95. Die Betriebsmannschaft als Schadensurheber.

Ein Schaden kann bei Ausübung von Dienstverrichtungen sowohl innerhalb wie außerhalb der Grenzen ihrer Befugniß erfolgen, durch Handlungen oder Unterlassungen verursacht werden, in Körperbeschädigungen oder Vermögensnachtheilen sich äußern. So sind z. B. bereits Ansprüche von Personen wegen Körperverletzung oder Sachbeschädigung erhoben worden, welche sie bei der gewaltsamen Entfernung vom Wagen erlitten haben, die gegebenenfalls polizeivorschriftsmäßig geboten und durch Nichtbefolgen der Aufforderung abzusteigen nothwendig geworden war. Ueberwiegend erfolgte Klageabweisung, weil der Schaffner in Ausübung eines Rechtes, der Widerstand des Klägers aber unberechtigt gewesen und deshalb die Folge auf sein eigenes Verschulden zurückzuführen sei. Nur vereinzelt ist der betreffende Schaffner schadenspflichtig erklärt worden, weil nach Lage der Umstände ein Ueberschreiten seiner Befugnisse angenommen wurde, doch ist selbst hier die Eintrittsverbindlichkeit des Betriebsunternehmers verneint worden, weil ein Verschulden in seiner Person nicht zu erkennen sei. Solches geschah im Herrschaftsgebiete des Gemeinen und Preußischen Rechtes, würde nach Sächsischem kaum anders zu entscheiden gewesen sein, während nach Französischem der Betriebsunternehmer leicht verurtheilt werden konnte[1]).

Verschiedentlich hatten Schaffner und Kutscher bald Fahrgäste, bald unbetheiligte dritte verletzt. Nur vereinzelt hatte ein dienstlicher Anlaß, nämlich ein Streit mit Fahrgästen, vorgelegen, während überwiegend der Vorgang an den Haltestellen eingetreten war. Gegen den Betriebsunternehmer wurde ausnahmslos auf Klageabweisung erkannt, weil man seine Verantwortlichkeit nicht soweit ausdehnen dürfe, daß er für jede Handlung zu haften habe, zumal wenn sie augenscheinlich gegen seinen Willen geschah. Zur Schlichtung von Streitigkeiten unter Fahrgästen bezw. andrängenden Fahrbewerbern waren Handgreiflichkeiten nicht zu vermeiden gewesen, welche Sachbeschädigungen von Kleidungsstücken

[1]) Oben § 93 S. 284.

und Brillen verursacht hatten Sowohl die Betriebsunternehmer wie die betheiligten Schaffner wurden für verantwortungsfrei erklärt, weil das Merkmal der Widerrechtlichkeit fehle.

Schaffner hatten in den Wagen zurückgelassene Gegenstände der Fahrgäste für sich verbraucht[2]. Die auf Schadensersatz in Anspruch genommenen Betriebsunternehmer siegten ob, weil ihre Verantwortlichkeit für derarte Sachen erst mit der Ablieferung an sie beginne und ihnen solange aus der Auswahl schließlich für unehrlich Befundener kein Vorwurf zu machen sei, solange Vorbestrafungen wegen Eigenthumsvergehen nicht vorgelegen bezw. Ortspolizeibehörden einen Fahrschein ertheilt hätten.

In einer größeren Fällezahl waren Betriebsunternehmer und Pferdebahnkutscher auf Ersatz verklagt, weil durch Fahrfehler unter Außerachtlassen der kutscherberufsgemäßen Aufmerksamkeit Sachbeschädigungen verursacht seien. Gegen erstere unterlagen die Kläger ausnahmslos im Herrschaftsgebiete des Gemeinen, Preußischen und Sächsischen Rechtes, während im Französischen Rechte einmal verurtheilt wurde, weil dort richterlicherseits der Nachweis vermißt wurde, daß sie für die Fahrfehler[3]) unverantwortlich seien. In der Annahme von Personen, die von der Polizei mit einem Fahrschein versehen und damit als des Fahrens kundig bezeichnet würden, könne niemals ein Verschulden liegen. Selbst die Kutscher wurden meist von der Ersatzverbindlichkeit befreit, sobald die Möglichkeit eines Zufalles oder eines polizeiwidrigen Verhaltens des Klägers als mitwirkend angenommen werden konnte.

In der überwiegenden Mehrzahl von Ersatzansprüchen aus Beschädigungen durch die Schuld von Betriebsbediensteten handelte es sich um angebliche Unterlassung schuldiger Verrichtungen. Hierher gehörten Klagen, weil die Kläger auf Mängel in dem Zustande der Wagen (abgebrochene Nagelknöpfe, Schmutzstellen) nicht aufmerksam gemacht, oder weil die Haltestelle überfahren und so zum Absteigen während der Fahrt Anlaß gegeben sei, oder weil die mangelhafte Befestigung des Verschlußgitters beim Anlehnen nachgegeben und zum Herabfallen geführt habe, oder weil das Her-

---

[2]) Oben §§ 49[12], 83, 85 S. 157, 250ff., 261, unten § 108.
[3]) Oben § 35 S. 82.

abfallen als Folge der zugelassenen Ueberfüllung der Wagenplatten eingetreten sei.

Auch derarte Klagen endeten fast ausnahmslos zugunsten des Betriebsunternehmers, weil ein außergewöhnlicher Grad von Aufmerksamkeit dazu gehört haben würde, Vorgänge der gedachten Art zu vermeiden, während er nur zur gemeinüblichen Sorgfalt in derlei Geschäften verpflichtet sei, und weil umgekehrt die Kläger eine gewisse Mitschuld treffe. Hinsichtlich des unterbliebenen Haltens an Haltestellen wurde namentlich ausgeführt, daß solches höchstens ein Recht gegen den Schaffner auf Erstatten von Rückfahrtskosten und Zeitverlust, aber selbst ihm gegenüber kein solches für die Folgen des willenfreien Absteigens erzeugen könne.

Nach UVG v. 6. Juli 1884 § 96 haften Betriebsunternehmer und deren Stellvertreter für die Folgen eines Betriebsunfalles. In derarten Fällen ist das Verschulden der Verpflichtungsgrund. Zur Begründung der Klage gehört also dessen Nachweis und außerdem, daß der Beklagte Stellvertreter des Unternehmers gewesen. Als solche gelten jedoch nur solche vom Unternehmer angestellten Aufsichtsbeamten[4]), welchen die technische Leitung eines gewerblichen Betriebes in vollem Umfange übertragen ist, sodaß sie aus GwO §§ 45, 151 verantwortlich gemacht werden und den Betriebsunternehmer entlasten könnten, wohin also bei den derzeitigen Betriebseinrichtungen die Schaffner, Kutscher oder Kontrollbeamten nicht, sondern höchstens die Betriebsinspektoren oder Direktoren zu zählen sein würden.

§ 96. Betriebsmittel als Schadensursache.

In nicht zu unterschätzender Anzahl werden Schadensansprüche erhoben, weil durch den Betrieb Sachbeschädigungen oder durch die Betriebsmittel Körperverletzungen oder Sachbeschädigungen verursacht sind. Das Haftpflichtgesetz versagt seinen Dienst, sodaß die landesrechtlichen Satzungen maßgebend sind.

---

[4]) RG 4. Juni 1891 (Entsch. XXVII 136) und 16. Jan. 1891 (Entsch. in Strs. XXI 287). Daß der Geschäftsinhaber sich von der Betriebsleitung fern halte (RG 12. Okt. 1880, Entsch. in Strs. II 321) wird nicht mehr gefordert.

Anspruch erheben bald Fahrgäste, deren Sachen bei Benutzung der Fahrzeuge durch Hängenbleiben an vorstehenden Gegenständen, durch den Anstrich des Wagens, beim Verweilen auf Decksitzen oder Außenplätzen durch Hindernisse, bei denen man vorüber fuhr, oder auf verschiedene andere Weise beschädigt wurden, bald Personen im Straßenverkehre, welche an den Endpunkten beim dichten Vorübergehen von der Bremskurbel eines Wagens getroffen wurden bezw. an den Wagen anliefen, bald Wagenführer, deren Fahrzeuge beim Zusammenfahren mit Straßenbahnwagen beschädigt wurden oder denen ein Betriebsunfall zugestoßen ist, dessen Wirkung auf Sachbeschädigung beschränkt geblieben war.

In allen derarten Fällen wird zunächst derjenige in Anspruch zu nehmen sein, dem das schädigende Ereigniß zur Schuld anzurechnen ist. Die Rechtslage ist in den einzelnen Rechtsgebieten keine gleiche.

Im Preußischen Landrechtsgebiete[1]) wird der Betriebsunternehmer ohne Unterschied, ob er eine natürliche oder Rechtsperson ist, nur ersatzpflichtig sein, wenn ihm bezw. dem gesetzlichen Vertreter die Unterlassung einer obliegenden Pflicht oder eine Fahrlässigkeit bei Auswahl und Inbetriebsetzen der Fahrzeuge nachzuweisen ist. Mangelt es daran, so wird der Beschädigte nur an diejenigen Personen sich halten können, deren Vorsatz oder Versehen die Schadensursache abgab. Er wird jedes Anspruchs verlustig gehen, wenn ihn ein mitwirkendes Versehen trifft oder der Nachweis eines Verschuldens mißlingt. Wenn etwa mangelnde Beschaffenheit der in Betrieb gesetzten Wagen durch vorstehende Nägel, frischen Anstrich, zerbrochene Scheiben, tropfende Lampen die thatsächliche Schadensursache war, wird gleichwohl auf ein Obsiegen des Beschädigten erst zu rechnen sein, wenn ihm der Beweis gelingt, daß der bezügliche Fehler dem Betriebsunternehmer bekannt war, oder bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht hätte entgehen dürfen. Hatte dieser es indeß an der gemeinüblichen Aufmerksamkeit nicht fehlen lassen, war vielmehr nur bei einer außerordentlichen, unter den obwaltenden Umständen aber unausführbaren Aufmerksamkeit die Entdeckung und Beseitigung des Mangels möglich, so fällt die Schuld weg und liegt Zufall vor, dessen Folgen den Beschädigten

---

[1]) ALR I 6 §§ 56, 59, 61—64, oben § 93 S. 285.

treffen. Wenn also beispielsweise, um thatsächliche Vorgänge zu berühren, ein Fahrgast in den Abendstunden auf der Sitzbank eines seit dem Morgen in Betrieb stehenden Wagens an Pech kleben bleibt, welches ein unnützer Bube heimlich hingelegt hatte, oder an dem Nagelreste den Rock beschädigte, dessen Knopf während des Betriebes nachweisbar abgebrochen oder abgegangen war, so kann von einer Ersatzpflicht des Unternehmers keine Rede sein. Gleiches gilt erst recht, wenn durch das Gepäck der Mitfahrgäste oder durch das Auslaufen des Lampenöls bei einem heftigen Rucke, welchen der Wagen beim gewaltsamen Bremsen zur Abwendung einer Betriebsgefahr bekam, eine Sachbeschädigung eintritt. Die Fälle, in welchen auf eine Verurtheilung des Betriebsunternehmers zu rechnen ist, sind also sehr selten. Meist wird der Beschädigte sich vielmehr die Verweisung auf den thatsächlich Schuldigen gefallen lassen müssen.

Im Gebiete des Sächsischen[2]) und des Gemeinen[3]) Rechtes liegen die Aussichten auf Obsiegen mit Ersatzansprüchen in Fällen der besprochenen Art kaum günstiger. Auch hier sind Verletzungen nur zu vertreten, wenn sie dem Betriebsunternehmer zur Schuld zugerechnet werden können, widrigenfalls der Verletzte ihre Folgen als zufällige selbst zu tragen hat, oder sich an denjenigen Werkthätigen verweisen lassen muß, dem die schädigende That als Schuld zuzurechnen ist. Dem Betriebsunternehmer sind jedoch höchstens solche Handlungen zur Schuld anzurechnen, welche bei der von ordentlichen aufmerksamen Hausvätern angewandten Aufmerksamkeit würden vermieden sein.

Nach Französischem und Badischem Rechte[4]) darf zwar der Betriebsunternehmer den Beschädigten nicht an denjenigen Bediensteten verweisen, welchem es obgelegen hätte, Mängel der Betriebsmittel festzustellen oder zu beseitigen. Wohl aber darf der Beweis verlangt werden, daß diejenigen Vorkehrungen unzureichend waren, welche zur Prüfung der guten Beschaffenheit der Betriebsmittel und zur Abhülfe etwaiger Mängel getroffen waren. Erst wenn dieser Beweis gelingt, ist Grundlage zur Klage geboten.

---

[2]) BGB §§ 116ff.

[3]) v. Wächter §§ 117ff. I 443ff.

[4]) c. c. Art. 1384, oben § 93 S. 284.

Nach allen in Fragen kommenden Rechten trifft den Kläger die Beweislast, daß thatsächlich eine größere Vorsicht und öftere Besichtigung den Schaden verhindert haben würde, sowie daß ferner nach Lage der Umstände diese größere Sorgfalt ausgeübt werden konnte und von einem sorgsamen Hausvater in seinen eigenen Angelegenheiten ausgeübt sein würde. Daß jedoch ein Straßenbahnwagen nicht in jedem beliebigen Augenblicke auf seine Fehler untersucht und von denselben befreit werden, daß sich die Besichtigungspflicht nur auf die Zeit vor Betriebsbeginn oder nach Betriebsschluß beschränken kann, sodaß Veränderungen während des Betriebes dem Unternehmer geradezu verborgen bleiben müssen, liegt auf der Hand. Mithin übersteigt das Verlangen einzelner Richter, daß der Unternehmer nach jeder Fahrt die Haltezeit zur Besichtigung der Wagen nach deren fehlerfreiem Zustande benutze, die Grenze des Möglichen und ist unstatthaft, weil Unmögliches bekanntlich nicht verlangt werden darf. Niemand vermag einen Gegenstand zu besichtigen, welcher seiner Gewalt entzogen ist. Dies führt bezüglich der Beweisrollen dahin, daß der Schadenskläger zu beweisen hat, daß die schädigende Eigenschaft schon vor der Ausfahrt des Wagens bestanden habe und daß keineswegs dem beklagten Unternehmer die Beweislast für die Fehlerfreiheit bei dem Betriebsbeginne obliegt.

Aus dem Betriebe von Dampfstraßenbahnen hat man vereinzelt einen unmittelbaren Schaden abzuleiten versucht, weil durch das Geräusch und den Rauch die Anwohner gestört würden, was ein Sinken der Wohnungsmiethswerthe unausbleiblich nach sich ziehe. Der Versuch, eine solche Werthsminderung im Klagewege ersetzt zu verlangen, ist bisweilen nicht ohne Erfolg geblieben, indem bald vergleichsweise — wohl meist um unliebsamen Weiterungen mit der Ortspolizei als Folge diesbezüglicher Massenbeschwerden zu begegnen — bald durch Urtel eine Abfindung gewährt wurde. Nach den Rechtsgrundsätzen, welche in Beurtheilung ähnlicher Ansprüche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens das Reichsgericht mittlerweile gefällt hat[5]), ist die Aussicht auf einen günstigen Erfolg derartiger Schadensklagen sogar gestiegen.

[5]) Die Befugniß des Anliegers, von dem Betriebsunternehmer die Unterlassung der Zuführung von Funken, Rauch, üblem Geruch, Geräusch, Er-

Dieser Umstand legt die Frage nahe, ob die Einrichtung elektrischer Straßenbahnen den Straßenanwohnern Ersatzansprüche geben könnte? Sobald es zu unterirdischer Stromzuführung kommt und der Schienenweg über die Straßenoberfläche nicht hervorragt, wird die Begründung und Geltendmachung von Ersatzansprüchen ebensowenig gelingen, wie solches mit ähnlichen Versuchen gegenüber von Pferdebahnen der Fall gewesen. Etwas anderes ist es, wenn überirdische Stromzuführung erfolgt, oder vielleicht sogar Hochbahnen hergestellt werden. Denn wenngleich niemand ein derartiges Benutzungsrecht am Straßenkörper hat, daß er Veränderungen in dessen Oberfläche durch Schieneneinbau verhindern darf, so hat er andererseits durch einen Anbau an der Straße jedoch ein Licht- und Aussichtsrecht erworben, in diesem Umfange also schutzberechtigte Sonderbefugnisse. Daß indeß die Ständer für oberirdische Zuführung, die Schwingungen der Leitungsdrähte und andere Vorkommnisse den Bewohnern der in dieser Höhe liegenden Gelasse unbequem werden können, ist leicht begreiflich, wodurch in weiterem Verfolge ein Sinken des Miethswerthes und dann ein Vermögensnachtheil denkbar ist. Handelt es sich nun aber erst gar um eine Hochbahn, sodaß die Bahnwagen in Höhe des ersten Stockwerkes fahren und dessen Insassen der Einblick durch die Fenster gewährt wird, so wird der Umfang

---

schütterungen, welche das Maß des Erträglichen übersteigt, zu verlangen, wird aus dessen Eigenthumsrecht am Grund und Boden ohne Weiteres gefolgert, sodaß es nicht seine Aufgabe sei, zur Begründung seiner Klage darzulegen, welche mit dem Betriebe des Anderen vereinbarliche Einrichtungen zur Vermeidung jener Störungen getroffen werden können, nach RG 13. März 1891. Dem anliegenden Grundstücksbesitzer billigt gegen Betriebsunternehmer die Rechtsprechung Schadensersatz zu wegen Zuleitung unreinen Wassers — RG 24. April 1889 (EisEntsch VII 185) — oder infolge des Eisenbahndammes bewirkten Hochwassers — RG 5. Jan. 1886 (EisEntsch IV 391) — wegen Funkenauswurfs der Maschine — (RG 1. Nov. 1889 (EisEntsch VII 248), 7. Dez. 1886 (EisEntsch V 124), 27. Juni 1887 (EisEntsch V 243) — wegen eines von einem Fahrgast ausgeworfenen brennenden Gegenstandes — RG 1. Nov. 1889 (EisEntsch VII 248) — wegen Ruß und Rauch der Lokomotive, weil die unmittelbar schädlichen Wirkungen vorauszusehen waren — RG 20. Nov. 1886 (EisEntsch V 288), 2. April 1887 (EisEntsch V 404) — wegen Geräusch, welches das gewöhnliche Maß übersteigt — RG 2. April 1887 (Eis Entsch V 404) gegen RG 2. Dez. 1885 (EisEntsch IV 384) — und wegen Erschütterungen, insofern solche aus dem Betriebe vorausgesehen werden konnten — (RG 27. Febr. 1886 (EisEntsch IV 418).

der Störungen für die Einwohner, des Sinkens der Miethspreise, des Vermögensnachtheils für den Hauseigener noch steigen, die Aussicht auf Durchdringen mit dieser Klage also sicher sein. Denn nach dem herrschenden Gerichtsgebrauche begründen Schäden, welche durch die Einwirkung des Bahnbetriebes auf ein Grundstück entstanden sind, indem dasselbe infolge des (Schmalspur-)Betriebes Erschütterungen, Immissionen, Risse erlitten hat[6]), die Klage auf Ersatz der ganzen Werthsminderung, sobald der Eingriff in das Nachbareigenthum das gewöhnliche Maß des Erträglichen überschritten hat, ohne daß es darauf ankommt, ob der Betrieb nach technischen Regeln ordnungsmäßig geführt ist[7]). Für den Rechtsschutz gegen Immission in das Eigenthum der Anlieger aus dem Gewerbebetriebe gilt nämlich der Grundsatz, daß nur der gemeinübliche ertragen zu werden braucht[8]), während es kaum zweifelhaft sein kann, daß der Gebrauch des Straßenkörpers zur Aufstellung von Ständern für eine überirdische electrische Leitung oder gar zum Unterbau einer Hochbahn weit über das Maß des Gewöhnlichen und Bestimmungsgemäßen einer Straße hinausgeht.

§ 97. Die Triebkraft als Schadensursache.

Die Triebkraft kann mittelbar oder unmittelbar beschädigen, eine mechanische oder thierische sein. Bezüglich der mechanischen gilt das von Beschädigung durch die Betriebsmittel Gesagte[1]). Durch Triebthiere können Bedienstete oder Fremde geschädigt werden, bald während, bald außerhalb des Betriebes. Auf Körperverletzungen durch Bahnpferde ist das Haftpflichtgesetz selbst dann für anwendbar erklärt worden, nachdem sie vom getriebenen Wagen sich befreit und in einer gleisfreien Straße jemanden umgerissen hatten[2]). Bedienstete, welche bei Behandlung der Pferde Schaden

[6]) RG 24. Juni 1889 (EisEntsch VII 209, vergl. 17. Juni 1886 (Eis Entsch V 374).

[7]) RG 9. Dez. 1887 (EisEntsch VI 101).

[8]) RG 3. März 1888 mit 15. April 1886 (EisEntsch VI 202, V 171.)

[1]) Darnach ist Ersatz zu leisten für Beschädigungen durch Ruß, Rauch, Funken und außergewöhnliches Geräusch, nicht minder für das Scheuwerden fremder Pferde, bei deren Anblick und die durch diese verursachten Schäden.

[2]) Oben § 82 S. 249.

genommen, haben Ersatzanspruch aus dem Unfallsgesetze. Werden dagegen Fremde durch Pferde, welche zur oder von der Umspannung geführt werden, oder an den Haltestellen angespannt stehen, körperlich oder an ihren Sachen geschädigt, so ist für die Anspruchsberechtigung das Landrecht des Unfallsortes maßgebend[3]). Ein Ersatzanspruch gegen den Betriebsunternehmer pflegt nur zu bestehen[4]), wenn entweder das Pferd gegen die Natur seiner Gattung gefährlich (z. B. Schläger, Beißer) oder wenn in der Art seiner Beaufsichtigung gefehlt ist. Im letzteren Falle kann sowohl der Eigenthümer wie der mit der Aufsicht Betraute (Kutscher, Stallmann), im anderen nur der erstere belangt werden. Vor der Verantwortlichkeit kann man sich durch den Beweis schützen, daß der Beschädigte an der erlittenen Beschädigung selbst Schuld trägt; im Gemeinen[5]) und Sächsischen[6]) Rechtsgebiete überdies noch statt der Ersatzleistung die Abtretung des schädlichen Thieres anbieten.

§ 98. Das Salzstreuen als Schadensursache.

Das Salzstreuen wird gemeinüblich von den Behörden zu dem Zwecke, das Schmelzen des Schnees zu beschleunigen, aus der Erwägung gestattet[1]), daß gerade bei ungünstigen Witterungsverhältnissen das Versagen eines allgemeinen Verkehrsmittels für die auf Ortsveränderung Angewiesenen besonders empfindlich fühlbar wird und mannigfache Störungen im Gesellschaftsleben hervorruft, was thunlichst zu vermeiden ist, während es umgekehrt an einem anderweiten Mittel noch fehlt, wodurch mit gleicher Sicherheit und Schnelligkeit die Bahn von den Schneemassen befreit und deren Befahrbarkeit wiederhergestellt werden kann. Die

---

[3]) OLG Dresden 22. Okt. 1884 (EisEntsch IV 19).

[4]) ALR I 6 § 70—78. c. c. Art. 1384, 1385; BGB §§ 1560—1564; Koch § 736 II 578; Zachariä § 448 II 708, v. Wächter § 216 II 494.

[5]) v. Wächter § 216III II 496.

[6]) BGB § 1561 jedoch nur aufgrund des Nachweises, daß er bei Beaufsichtigung des Thieres nichts verschuldet hat.

[1]) Während gemeinüblich die Polizei-Verordnungen das Salzstreuen nicht erwähnen, verlangen dazu eine besondere Erlaubniß Heidelberg § 20[3], Wiesloch § 20[3] und untersagt Wiesloch es unbedingt auf eisernen Brücken und 10 m lang beiderseits derselben.

Wirkung des Salzstreuens äußert sich nun allerdings in der Ansammlung einer salzigen Flüssigkeit auf dem Straßendamme, deren Abfluß noch dazu durch die seitwärts liegenbleibenden Schneehaufen verhindert und welche infolge des gefrorenen Erdreiches nur langsam aufgesogen wird Dabei soll sie schädliche Eigenschaften haben, namentlich den Pferdehufen nachtheilig sein, Schuhwerk zerstören, den Lack der Wagen, sobald sie solche bespritzt, zerfressen, das Erkälten der Füße beim Hereintreten verursachen, kurz auf mannigfache Weise zu Sachbeschädigungen oder Gesundheitsstörungen führen. Es mag dahingestellt bleiben, weil dies eine Frage thatsächlicher Natur ist, ob das Salzwasser wirklich schädliche Eigenschaften besitzt und durch das Salzstreuen mittelbar Schäden verursacht werden. Jedenfalls ist die diesbezügliche Behauptung und das vorgekommene Berühmen mit vermeintlichen Ansprüchen daraus ein genügender Anlaß, der Frage, ob und inwieweit Ersatzansprüche bezw. Ersatzverbindlichkeiten aus dem Salzstreuen ableitbar sein möchten, näher zu treten.

Von einander zu halten sind Körperverletzungen und Sachschäden. Die bezüglich der ersteren vielfach geäußerte Meinung, daß sie nach G v. 7. Juni 1871 zu entschädigen sind, ist jedenfalls irrig. Das Befreien des Bahnkörpers von fremden Stoffen und Herstellen einer befahrbaren Bahn ist jedenfalls keine Betriebshandlung, sondern geschieht zur Vorbereitung des Betriebes; für die darauf zurückführbaren Vorkommnisse ist schon wegen Fehlens des Merkmales »beim Betriebe« das Haftpflichtsgesetz unanwendbar. Dazu tritt, daß ernstlich nicht einmal das Salzstreuen als eine eigenthümliche Gefahr der Beförderung auf Schienenwegen erklärt werden könnte. Handelt es sich sonach stets blos um Schadensansprüche aus dem Verschulden, so wird die Ausübung einer obrigkeitlich aus Verkehrsrücksichten ertheilten Befugniß um so weniger zum Verschulden angerechnet werden dürfen, als sie jedenfalls nicht zum Zwecke und in der Absicht einer Schädigung Dritter, überdies nicht lediglich aus Eigennutz, sondern überwiegend zum Gemeinwohl geschieht, um möglichst bald und ausreichend den Verkehrsuchenden mit dem Feilbieten der eigenen Beförderungsleistungen die Gelegenheit zu Ortsveränderungen trotz der Verkehrshindernisse wiederzugeben. Wer sich

seines Rechtes bedient, schädigt niemand, selbst wenn er sich nur auf verfassungsgemäß erlassene obrigkeitliche Zugeständnisse zu stützen vermag[2]. Umgekehrt hat jeder, welcher den öffentlichen Straßenkörper benutzt, diejenige Aufmerksamkeit anzuwenden, welche bei Lage der Umstände und behördlich gestatteten Benutzungsarten geeignet ist, sich vor Schaden zu schützen. Wie er solches thut, ist seine Sache; jedenfalls würde das vermeidbar gewesene Betreten oder Befahren der fraglichen Straßenstellen oder unvorsichtige Bewegung darin ein Verschulden in der eigenen Person und damit einen Ersatzaufhebungsgrund herstellen.

Allerdings würde, wenn verschiedene gleichwirksame Mittel zum Freimachen der Bahn und Beseitigen des Schnees verfügbar wären, nicht ausschließlich aus Eigennutz oder Bequemlichkeit die Wahl auf das schädliche fallen dürfen, ohne eigene Verantwortlichkeit zur Folge zu haben. Die Beweislast würde den Schadensläger treffen, der zu deren Erfüllung darzuthun hätte, daß ein von ihm zu bezeichnendes anderes Mittel gleich schnell und zuverlässig den nämlichen Erfolg gehabt haben würde. Menschenkräfte und das Wegfahren des Schnees bieten kein solches, wie schon der Umstand darthut, daß die behördliche Genehmigung zum Salzstreuen zweifellos in allen Fällen ausbleiben wird, wo nach pflichtschuldigem Ermessen die Möglichkeit besteht, auf andere Weise mit geringerer Belästigung für Dritte dasselbe Ziel (Betriebsfähigkeit des Bahnverkehrs) gleich schnell zu erreichen. Nach alledem erscheinen aus dem Salzstreuen schwerlich Schadensansprüche begründbar, werden etwa erhobene vielmehr durch stichhaltige Gegengründe leicht zu beseitigen sein.

Der verschiedentlich erhobene Vorwurf, daß die Behörde durch Ertheilen der Genehmigung zum Salzstreuen die Grenze ihrer Befugnisse überschreitet, ist in rechtlicher Hinsicht nicht stichhaltig und entbehrt selbst thatsächlicher Gründe, was zu erörtern indeß nicht hierher gehört.

---

[2]) ALR I 6 §§ 36–38; BGB § 1487; Zachariä § 444[5] II 700.

§ 99. Fahrgäste oder Fremde als Beschädiger.

Aus derarten Beschädigungen werden zwar überwiegend den Betriebsunternehmern Ansprüche gegen die Beschädiger erwachsen, sind indeß solche gegen sie keineswegs ausgeschlossen.

I. Beschädigungen durch Fahrgäste werden bald absichtlich, bald fahrlässigerweise verübt. Fälle der ersteren Art sind bei Gelegenheit von Streitigkeiten durch Handgreiflichkeiten vorgekommen, indem die Streitgegner, welche bald Fahrgäste, bald Bedienstete waren, geschlagen oder vom Wagen gestoßen wurden und dadurch Körperverletzungen oder Sachbeschädigungen davon trugen. Im Falle der Körperverletzung erhielten die betroffenen Fahrgäste aufgrund der Haftpflicht gegen den Betriebsunternehmer, die Bediensteten infolge der Unfallsfürsorge gegen die Straßenbahnberufsgenossenschaft Ersatzansprüche zugebilligt. Ob das Erstere dem gesetzgeberischen Willen und der Billigkeit entsprach, oder nicht vielleicht sachwidrig erfolgt ist, mag dahin gestellt bleiben. Jedenfalls waren die Thäter für ihre Handlungen verantwortlich und damit ersatzpflichtig, sodaß ein Rückgriff an sie unbedenklich durchdringen mußte. Sobald es nur bei Sachbeschädigung durch widerrechtliche Handlung der Fahrgäste geblieben war, fehlte jede Gelegenheit, gegen den Betriebsunternehmer durchzudringen, sodaß die Beschädigten sich nur an den Thäter halten konnten. Umgekehrt erhielten wegen Beschädigung der Wagen die Betriebsunternehmer Schadensersatz zugebilligt, sobald der Thäter nachweisbar die gemeinübliche Vorsicht verletzt, z. B. sich mit dem Rücken an die Scheiben gelehnt, Stock, Schirm, Gepäck unvorsichtig gehandhabt hatte. Uebrigens kann durch die nämliche Handlung eine unmittelbare und mittelbare Beschädigung gleichzeitig eintreten, wenn z. B. der Fahrgast einen anderen gegen die Scheiben wirft, oder er eine Scheibe einschlägt, deren Splitter andere treffen. Hier kann naturgemäß ein Anspruch der verletzten Person und des geschädigten Betriebsunternehmers eintreten, sowie für letzteren die Möglichkeit vorliegen, weil er dem Verletzten haftpflichtig erklärt werden könnte, gegen den Beschädiger gleichzeitig einen Anspruch auf Ersatz des Sachschadens und auf Befreiung von etwaigen Haftverbindlichkeiten zu erwerben.

II. Die Hauptfälle von Schadensansprüchen durch dritte richten sich gegen fremde Wagenführer aus deren Fahrfehler, oder gegen Personen, welche von außen Angriffe auf vorüberfahrende Straßenbahnwagen oder deren Fahrgäste richten. Die Rechtsprechung hat selbst dann, wenn das Anfahren fremder Fahrzeuge erfolgte, nachdem der Straßenbahnwagen zum Stehen gebracht war, oder unter Umständen, welche für jedes andere Fuhrwerk ein Abbiegen gleichfalls unmöglich gemacht hätten, den Straßenbahnfahrgästen gegenüber das Betriebsunternehmen aus den Folgen dieses Zusammenstoßes haftbar erklärt. Anders wurden Klagen der fremden Wagenführer oder deren Hinterbliebenen beurtheilt, in denen es sich um das Herabfallen von fremdem Fahrzeug durch den Zusammenstoß handelte, indem hier der Einwand eigenen Verschuldens für durchgreifend erachtet wurde, sobald ein Fahrfehler in seiner Person vorlag. Ansprüche von Insassen der anfahrenden Fahrzeuge blieben ohne Erfolg, weil das Haftpflichtsgesetz für unanwendbar gehalten war, da der Verletzte durch Fahrfehler bei Führung seines Wagens geschädigt und mit dem Straßenbahnbetriebe in keinem unmittelbaren Verhältnisse gestanden hätte. So oft von der Straße aus Angriffe gegen Straßenbahnwagen ausgeführt waren, wurden die Betriebsunternehmer verurtheilt, den Fahrgästen Schadensersatz zu leisten, wenn sie mittelbar z. B. durch Glassplitter eingeworfener Scheiben verletzt waren, während bei unmittelbaren Verletzungen Anspruchsabweisung erfolgte. Ein stichhaltiger Grund für diese unterschiedliche Behandlung ist schwer zu erbringen, indem hier wie dort naturgemäß hätte abgewiesen werden müssen. Selbstredend bestand in allen vorerwähnten Fällen ein Schadensanspruch gegen den Thäter aus dessen Verschuldung bezw. ein Rückgriffsrecht des eingetretenen Betriebsunternehmers gegen diesen, während zur Klage gegen dessen Dienstgeber oder Obhutspflichtigen es fast ausnahmslos an den benöthigten Voraussetzungen gefehlt hatte.

War unter sonst gleichen Umständen es bei Sachschädigungen von Fahrgästen geblieben, so wurden deren Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer ausnahmslos abgewiesen und nur ein Ersatzrecht gegen den wirklichen Thäter oder dessen Auftraggeber zugebilligt. Nicht minder wurde den Betriebsunternehmern ein Ersatz-

anspruch zuerkannt, wenn deren Sachen durch dritte während des Betriebes beschädigt waren, dagegen blieb ihnen gegen den Auftraggeber der Thäter fast ausnahmslos ein Klagerecht wegen Beweisfälligkeit von Umständen versagt, welche dessen Eintrittsverbindlichkeit für seine Leute begründet hätten.

§ 100. Pflicht zum Nachweise des Wagenführers.

Von der Preußisch rechtlichen Regel, daß die Eintrittsverbindlichkeit für das schuldhafte Verhalten dritter äußerstenfalles eine aushülfsweise ist, stellt ausnahmsweise das Unvermögen oder Versagen, die Person des Beschädigers nachzuweisen, für den Nachweispflichtigen eine hauptsächliche Haftverbindlichkeit dem Beschädigten gegenüber her[1]). In der Rechtsprechung[2]) und Rechtswissenschaft[3]) ist jedoch derart streitig, ob diese Ausnahmebestimmung auch dem im Straßen-Fuhrbetriebe Beschädigten gegen den Unternehmer desjenigen Fuhrbetriebes zugute kommt, für welchen der Beschädiger das anvertraute Fuhrwerk in Schaden anrichtender Weise führte, daß im nämlichen Gerichtsbezirke widersprechende Urtels vorliegen und bereits die Zufälligkeit, mit welchem Buchstaben der Name des Fuhrherrn beginnt, welche Abtheilung bezw. Kammer also mit der Sachentscheidung betraut sein würde, für den Beschädigten den Ausschlag giebt, ob er sein Recht verfolgt oder dessen Verfolgung wegen Aussichtslosigkeit fallen läßt. Der-

---

[1]) ALR I 6 § 68; oben § 93 S. 286.

[2]) Dafür: Berlin KG als Rekursinstanz 20. Nov. 1880, LG I CK VI 14. Juni 1883 (S. 35. 1883), CK III 8. Febr. 1887 (S. 103. 1887), LG II CK II 26. Febr. 1883 (S. 8 83 II 903), AG I Abth. 8 15. April 1880 u. 1. Nov. 1881 (C. 202. 80 u. C. 748. 81), Abth. 9 9. Jan. 1882 (C. 948. 81), Abth. 10 18. April 1882 (C. 358. 82), Abth. 15 14. Nov. 1881 (C. 1016. 81), Abth. 18 30. Nov. 1882 (C. 1195. 82), Abth. 21 9. Mai 1883 (C. 466. 83), Abth. 22 7. April 1881 u. 16 Juni 1883 (C. 18. 81 u. C. 412. 83), Abth. 25 30. Jan. 1880 (C. 3943. 79), Abth. 30 4. Jan. 1883 (C. 1987. 82), Abth. 36 3. April 1880 (C. 197. 80). Dagegen: LG I CK III 19. Jan. 1881 (S. 36. 80) u. CK VI 3. Nov. 1881 (S. 1004. 81).

[3]) Dafür K. Hilse in Wallmann's Deutsche Juristenztg. III 905, Haftpflicht § 46 S. 186, § 48 S. 202; dagegen Dernburg § 263 II 706; Koch: LRKomm. I 338 Anm. 68; unentschieden Förster: System d. Preuß. LR § 90 I 557.

artige Zustände tragen jedenfalls nicht zur Hebung des Vertrauens in die Zuverlässigkeit der Rechtssprechung und Rechtspflege bei, verletzen weit eher das Rechtsgefühl und werfen ein eigenthümliches Schlaglicht auf die Einheit der Rechtssprechung, welche für ganz Deutschland herbeizuführen Zweck und Ziel des neuen Rechtsverfahrens sein sollte[4]).

Ueberwiegend wird das Verhältniß zwischen Fuhrbetriebsunternehmer und Wagenführer für ein solches aufgefaßt, welches ALR I 6 § 68 hat treffen wollen, während vereinzelt als angeblich wesentliches Merkmal des Gesindedienstes die Naturalleistung von Wohnung und Beköstigung beim Unternehmer verlangt und infolge ihrer bei den heutigen Fuhrbetrieben üblichen Ablösung durch Geld vermißt, damit aber die Nachweispflicht der heutigen Fuhrbetriebsunternehmer verneint wird.

Andere wieder halten die Nachweispflicht auf die Beschädigungen beschränkt, welche innerhalb der Wohnung oder Werkstatt sich zutrugen, wonach sie für die Fuhrbetriebe fehlen würde.

Die Frage ist für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Aussicht der Beschädigten auf Ersatz von weittragender wirthschaftlicher Bedeutung. Erfahrungsgemäß suchen Wagenführer, nachdem sie Beschädigungen herbeigeführt haben, durch Antreiben der Pferde zu schnellerer Gangart sich ihrer Feststellung zu entziehen. Eingeholt, versagen sie Nennung des Namens und der Wohnung oder machen unrichtige Angaben. Dadurch erschweren sie dem Beschädigten Strafanträge oder Schadensklagen.

In Würdigung dieser Umstände pflegt im Polizeiverordnungswege[5]) vorgeschrieben zu sein, daß Straßenfuhrwerk (Omnibus, Droschke, Kremser, Thorwagen) eine polizeiliche Legitimationsnummer und Arbeits- bezw. Geschäftsfuhrwerk[6]) den Vor- und Zunamen sowie die Wohnung des Eigenthümers und, wenn derselbe mehrere derartige Fuhrwerke besitzt, noch fortlaufende Nummern in deutlicher und unverwischbarer Schrift dergestalt tragen, daß

---

[4]) In der Verwaltungsrechtspflege sind derarte Zustände ausgeschlossen. Unten § 126.

[5]) z. B. Berl. PolRegl. 7. April 1867 § 3, PolV 18. Juli 1888. K. Hilse: Haftpflicht § 48 S. 203.

[6]) K. Hilse: D. Juristenztg. III 905; Haftpflicht § 46 S. 189.

die Aufschrift stets sichtbar ist. Diese Bestimmung bezweckt unverkennbar, die Ermittelung des Beschädigers zu gewinnen, welcher erfolgreich seine Ergreifung und Feststellung auf frischer That vereitelt hat, und begründet naturgemäß die Pflicht des Fuhrherrn, sich in die Lage zu bringen, jederzeit über die Person dessen, der seinen Wagen beim fraglichen Anlaß führte, Auskunft geben zu können. Ihre Erfüllung bietet weder große noch gar unüberwindliche Schwierigkeit für den Betriebsunternehmer, welcher schon zur Erfüllung seiner Aufsichts-Pflicht über die von ihm eingestellten Wagenführer mindestens wissen und merken muß, wem er seine einzelnen Wagen an den verschiedenen Tagen und Tageszeiten anvertraut hatte. Durch zweckmäßige Einrichtungen ist leicht zu erreichen, auf Jahre zurück angeben zu können, wer auf jeder Fahrt den einzelnen Wagen und zu welcher Tageszeit gefahren hat. Werden derartige Feststellungen bezw. Aufzeichnungen unterlassen, so ist dies für einen Mangel der im Bereiche seiner Gewerbs- oder Geschäftsführung üblichen und bei den Eigenthümlichkeiten seines Betriebes unerläßlichen Sorgfalt, Aufsicht und Ordnung zu beurtheilen.

Die Verfasser des Landrechts haben jedenfalls nicht beabsichtigt, den Fuhrbetriebsunternehmer von der Nachweispflicht auszuschließen und solche auf die Vorgänge in der Wohnung oder Werkstatt einzuschränken, wie die Entstehungsgeschichte erkennen läßt. Denn sie fehlte in dem Entwurfe des Gesetzbuches ursprünglich und fand Aufnahme auf Vorstellung verschiedener Monenten. Suarez machte zur Begründung seiner Zweckmäßigkeit in der Schlußrevision geltend: »Es erscheine in dem einzigen Falle, wo erweislich ein Schaden durch das Gesinde verursacht, aber derjenige, welcher denselben herbeigeführt, nicht ausmittelbar wäre, eine Ausnahme dahin geboten, daß die Herrschaft principaliter für den Ersatz einstehe, weil einerseits es billig sei, daß eher der Dienstherr, dem doch allemal voraussichtlich ein gewisser Grad von Unvorsichtigkeit zur Last bleiben wird, als daß der ganz unschuldige Damnifikat darunter leide; andererseits eine solche Disposition den Dienstherrn dahin bringen werde, den eigentlichen Thäter desto sorgfältiger zu erforschen, wozu er weit leichter und eher gelangen könne als der Damnifikat«.

Die Nachweispflicht sollte deshalb auch nicht auf die im

Haushalte selbst herbeigeführten Beschädigungen beschränkt bleiben, vielmehr darüber hinaus die außerhalb, indeß bei Ausführung aufgetragener Dienstverrichtungen zugefügten umfassen. Denn der Geschäftsherr muß ebenso gut den kennen und zu kennen vermögen, dem er einen außerhalb zu verrichtenden Auftrag giebt, als den er zu Hause beschäftigt. Steht die den Schaden herbeiführende Handlung im ursachlichen Zusammenhange mit einer solchen Dienstverrichtung, so ist ihm der Beschädiger dadurch bekannt. Unterläßt er gleichwohl dessen Nennung, so handelt er arglistig.

Ueberdies gehen Zweck und Absicht der polizeilich aus Rücksicht der öffentlichen Sicherheit verlangten Einrichtung verloren, wenn der Eigenthümer des Fuhrwerks berechtigt bleibt, den Führer des schädigenden Wagens zur Zeit des Unfalls zu verschweigen. Er muß ihn kennen, weil er nur für den Fahrdienst taugliche Personen in denselben einstellen, sich also bei der Dienstannahme über den Grad der Tauglichkeit Gewißheit verschaffen, daher mindestens Namen, Wohnung und Herkunft erfragen soll. Den Beschädiger zu kennen und dessen Benennung gleichwohl zu unterlassen oder zu weigern, heißt wissentlich geschehen lassen, daß sein Gesinde einen anderen beschädigt: man ist dadurch Begünstiger ihres Unrechtes und begründet Ersatzpflicht. Kennt er ihn aber wirklich nicht, weil er aus mangelnder Sorgfalt die Umstände festzustellen unterlassen hat, welche zum Nachweis nöthig sind, so hat er gegen die schuldige Aufsichtspflicht gefehlt und muß billigerweise den hierdurch einem anderen erwachsenen Schaden auf eigene Rechnung tragen. Es treffen also im Verhältniß des Fuhrbetriebsunternehmers zum Wagenführer alle Umstände zu, welche Suarez als Beweggründe für Begründung der Nachweispflicht angegeben hat.

Dem gegenüber erscheint nebensächlich, daß § 68 Gesinde, Handwerksgesellen, Lehrjungen, Hausbewohner einerseits, Herrschaft, Meister und Hauswirth andererseits aufführt. Bei den damaligen Lebens-, Erwerbs- und Wirthschaftsverhältnissen wurde, wie noch heute auf dem Lande gebräuchlich ist, das Vieh und Fuhrwerk nur dem Gesinde anvertraut, der Lohn hierfür in Form der Naturalleistung gewährt. Daß jetzt Geldabfindung an Stelle der Kost und Wohnung getreten, das Verhältniß zwischen Fuhrhalter und Knecht sich zu dem des Arbeitsgebers und Arbeitsnehmers umgestaltet hat,

was nicht vorauszusehen war, begründet nicht den Schluß der Gegner, daß die Absicht der Gesetzgeber auf Ausschluß der Nachweispflicht für alle anderen als die ausdrücklich benannten Beziehungen gerichtet gewesen sei. Im Gegentheil ist aus den bekannten leitenden Beweggründen anzunehmen, daß, wenn an den Eintritt der veränderten Lohn- und Arbeitsverhältnisse gedacht werden konnte, auch die veränderten Begriffe Erwähnung gefunden haben würden, worauf es doch schließlich allein ankommt.

Andere meinen, gesetzgeberisch habe die Nachweispflicht auf den Bannbezirk der Werkstatt oder des Wohnraumes beschränkt werden sollen. Warum soll der Tapezierer, Maler, Glaser seinen zur Verrichtung gewerblicher Arbeiten in einer fremden Wohnung verwendeten Gesellen oder Lehrling nicht nachzuweisen brauchen? Warum soll im Schornsteinfeger-Gewerbe, welches ausschließlich außerhalb der eigenen Wohnung des Meisters ausgeübt wird, der Meister von der Nachweispflicht entbunden sein, wenn vielleicht seine Gesellen oder Lehrjungen beim Fegen im fremden Hause etwas Unrechtes begangen haben? Warum soll das Dienstmädchen nicht namhaft gemacht zu werden brauchen, welches beim Einholen von Waare im Kaufmannsladen vielleicht gestohlen hat? Gründe für die Befreiung jener von der Nachweispflicht fehlen. Mindestens darf dem zufälligen Umstand, daß die Verbindlichkeit des Hauseigenthümers gleichzeitig mit dieser der Herrschaft und des Meisters behandelt worden ist, nicht die Tragweite beigelegt werden, Nachweispflicht für dienstliche oder geschäftliche Verrichtungen auszuschließen, deren Ausführung nach ordnungsmäßigem Geschäftsgange eben nicht in der Wohnung geschehen konnte, sondern sich auswärts vollziehen mußte.

Demnach führt Beschränkung der Nachweispflicht auf die innerhalb der Wohnung vorgekommenen Verrichtungen zu unnatürlichen Zuständen und steht überdies mit den von Suarez geltend gemachten Gründen in Widerspruch. Es fehlt namentlich an jedem sicheren Anhalte, daß man damals bloß an die actio de effusis et dejectis gedacht hat. Denn die gleichzeitige Erwähnung der Gesellen, Lehrlinge und Dienstboten, welche vielfach außer dem Hause beschäftigt werden, spricht vielmehr für eine weiter gehende gesetzgeberische Absicht.

Zur Begründung der Nachweispflicht ist eine Nachweis-Aufforderung erforderlich; an keine Form gebunden muß sie klägerischerseits jedoch erwiesen werden. Binnen welcher Zeit der Nachweis erfolgen müsse, ist streitig. Meist wird die Zustellung der Klage als äußerste Frist angesehen, vereinzelt noch während der Sachverhandlung der Nachweis mit unterschiedlicher Wirkung gestattet. Nach der richtigen Ansicht hebt verspäteter Nachweis den erworbenen Ersatzanspruch nicht wieder auf. Nach der anderen thut er dies zwar, die Verspätung begründet indeß die Verbindlichkeit zur Erstattung der bisherigen Kosten.

Eine auf hauptsächliche Schadloshaltung wegen vorenthaltenen Nachweises zu stützende Klage würde allerdings die Beweislast begründen, daß der Schaden durch ein, dem beklagten Fuhrherrn gehöriges Fuhrwerk bezw. von jemand herbeigeführt ist, der dasselbe zur Ausführung eines vom Beklagten erhaltenen Auftrages anvertraut erhalten und benutzt hatte.

Fünfter Abschnitt.

Rechtsschutz der Straßenbahnen.

§ 101. Die Rechtsschutzmittel.

Diejenigen Mittel und Wege, welche die heutige Rechtsordnung in Deutschland den Straßenbahnen zur Durchführung ihrer Aufgabe, Erfüllung ihres Zweckes und Beseitigung widerrechtlicher Eingriffe gegen ihre Bestandsfähigkeit bietet, machen den Rechtsschutz der Straßenbahnen aus. Insofern die zu beseitigenden Hindernisse oder Eingriffe bald von der öffentlichen Gewalt, bald von Einzelnen ausgehen können, liegt er sowohl im Verwaltungs-, wie im Rechtsgebiete, sodaß beide Wege offen stehen. Der Eingriff durch dritte kann entweder durch Versagung oder durch Zuwiderhandlung gegen Schutzmaßregeln entstehen. Zu seiner Beseitigung genügen dort die allgemeinen Schutzmittel der Rechte, hier ist das

Strafrecht gegeben. Die Strafbestimmungen können wieder entweder von der Gesetzgebung ausgehen, oder durch die Polizei innerhalb der Grenzen ihrer Befugnisse geschaffen sein, worauf der Unterschied zwischen Strafrecht und Polizeirecht beruht. Die Wege und Formen, unter denen Rechtsverletzungen bestraft oder Rechtseingriffe aufgehoben werden, machen das Rechtsverfahren aus, welches nach seinen beiden Richtungen in Straf- und Streitverfahren zerfällt, während das letztere nach dem Gegenstande des Streitfalles (ob eine Vermögens- oder eine Verwaltungsangelegenheit vorliegt) wieder in bürgerliches oder Verwaltungs-Streitverfahren zu trennen ist.

Darnach wird der Rechtsschutz der Straßenbahnen hinter einander zu umfassen haben: den Strafschutz, den Schutz des Vermögens und den Schutz gegen Uebergriffe der Verwaltung, wonach die Ortsstatuten als Schutzmaßregeln Anschluß finden werden.

I. Strafschutz des Bahnverkehrs.

a) Der Strafrechtsschutz.

§ 102. Entwickelung des Strafrechtsschutzes.

Das Schutzbedürfniß des Bahnverkehrs gegen Bosheit, Uebermuth oder Leichtfertigkeit ist gesetzgeberischerseits schon früh erkannt und durch Strafbestimmungen gegen die Thäter zum Ausdruck gebracht worden[1]). Nachdem Preußen bereits am 30. Nov. 1840 das vorsätzliche oder fahrlässige Ingefahrsetzen des Eisenbahnverkehrs durch Beschädigung der Anlagen, Beförderungsmittel oder sonstigen Zubehör bezw. durch Bereiten von Hindernissen auf der Fahrbahn mit harten, ja selbst der Todesstrafe bedroht hatte[2]),

---

[1]) Müller: Ueber die Verbrechen gegen die materielle Integrität der Eisenbahnen, Leipzig 1846; Beschorner: Das Deutsche Eisenbahnrecht, Erlangen 1858 S. 189ff.: Schaper: bei v. Holtzendorff Handb. d. D. Strafrechts § 4 III 893ff.; K. Hilse: Schutzbedürfniß der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete (Berlin, Carl Heymann's Verlag) 2. Aufl., 1890; Eger: Eisenbahnrecht §§ 50ff. II 150ff.

[2]) V 30. Nov. 1840 (GS 1841 S. 9).

ging die Strafbarkeit unter Beibehaltung der Todesstrafe in das Strafgesetzbuch für die Preußischen Staaten vom 14. April 1851 §§ 294, 295, 305 über. Den Beweggrund bildete die unverkennbare dringende Gefahr für Menschenleben sowie die mindestens drohende gemeine Gefahr für das Eigenthum[3]). Die anderen Deutschen Staaten folgten[4]).

Im heutigen Deutschen Strafrechte gilt es als Landesverrath, während eines ausgebrochenen Krieges zum Vortheil des Feindes vorsätzlich Eisenbahnen zu zerstören und unbrauchbar zu machen[5]), wird das vorsätzliche und rechtswidrige gänzliche oder theilweise Zerstören einer Eisenbahn für strafwürdiger gehalten, als jede andere Sachbeschädigung[6]), ist das Ingefahrsetzen des Verkehrs auf einer Eisenbahn ein gemeingefährliches Verbrechen oder Vergehen[7]) und bildet der Umstand, daß die Verübung auf einer Eisenbahn geschah, für Diebstahl oder Raub einen Strafschärfungsgrund[8]).

Nach dem heutigen Stande der Rechtssprechung ist die An-

---

[3]) Temme: Lehrb. d. Preuß. Strafrechts (Berlin 1853) § 261 S. 1061; K. Hilse: Schutzbedürfniß § 6 S. 27; Eger § 42 II 29; Berner: Lehrb. d. D. Strafr. (12. Aufl., 612; RG 1. Dez. 1884, 19. Mai 1885 (EisEntsch IV 20, 167).

[4]) Sachsen-Altenburg StrGB 3. Mai 1841 Art. 180. 289, Braunschweig StrGB § 209, Württemberg 2. Okt. 1845, Hannover 8. Aug. 1846, Sachsen-Weimar 13. Nov. 1846, Sachsen-Gotha 15. März 1847, Hessen-Darmstadt 15. Mai 1852, Sachsen 13. Aug. 1885, Baden StrGB §§ 566, 569, Nassau StrGB Art. 418, 419, die Thüringischen Staaten StrGB Art. 169. Vergl. Oesterreich StrGB Art. 85, 87, 318.

[5]) StrGB § 90[2] mit OAppG zu Berlin 14. Juni 1873 bei Oppenhoff: Rechtsspr. XI 427, Meves im Gerichtssaal XXVI 254ff.; Olshausen 438[3b]. Die Zerstörung von Bahnen im Falle eines Belagerungszustandes gehört vor die Kriegsgerichte, Preuß. G 4. Juni 1851 über den Belagerungszustand § 10; Schrötter: Preuß. Eisenbahnrecht (Berlin, Müller's Verlag 1883) 247.

[6]) StrGB § 305; Meves XXVI 194; OAppG zu Dresden 20. April 1874 bei Stenglein: Zeitschr. f. Gerichtspraxis und Rechtswissenschaft V 164; Olshausen 1253[3f].

[7]) StrGB §§ 315, 316, 319, 320.

[8]) StrGB §§ 243[4], 250[3]. Vgl. OAppG zu Dresden 20. April 1874 bei Stenglein V 164; v. Liszt: Lehrb. d. Strafr. (II. Aufl.) 134; Meves XVII 264; v. Buri im Gerichtssaal XXIX 41; Olshausen 976[37c], 1021[3], sowie Villnow: Raub, Erpressung (1875) 32.

wendbarkeit dieser Strafbestimmungeu über das Bereich der Vollbahnen hinaus auf die Straßenbahnen unzweifelhaft, sobald zu deren Triebkraft entweder Lokomotiven benutzt werden[9]), die dabei noch nicht einmal ein besonderes Fahrzeug zu sein brauchen, sondern einen Bestandtheil des die Personen aufnehmenden Wagens bilden können[10]), oder Elektrizität zur Anwendung kommt[11]). Soweit Straßenbahnen mechanische Kräfte verwerthen, genießen sie also strafrechtlichen Schutz gleich den Vollbahnen. Derselbe bleibt jedoch den Pferdebahnen noch versagt[12]). Wird deren Betrieb vorsätzlich oder fahrlässigerweise in Gefahr gesetzt, so ist gegen den Thäter höchstens wegen groben Unfugs, vielleicht auch wegen Störung des öffentlichen Straßenverkehrs, dagegen kaum wegen unbefugten Betretens geschlossener Privatwege strafrechtlich vorzugehen, wofern es nicht etwa zum Tode oder der Körperverletzung eines Fahrgastes gekommen, damit aber der Thatbestand der fahrlässigen Tödtung oder Körperverletzung gegeben ist[13]).

Ob dieser Zustand dem allgemeinen Rechtsbewußtsein voll genügt, besteht Meinungsverschiedenheit[14]). Die gewaltigen Umgestaltungen im Straßenbahnverkehre und insbesondere die seit dem 22. Juni 1865 stetige Zunahme des Pferdebahnwesens führten bereits 1876 die Gesetzgebung zur Erwägung, in Bezug auf die Pferdeeisenbahnen durch § 320a die Bestrafung des Ingefahrsetzens der Pferdebahnen vorzuschlagen, was jedoch der Ausschuß für das Justizwesen ablehnte[15]). In der Reichstagssession 1891 stand der

---

9) RG 3. Juli 1884 (Entsch. in Straff. XII 33), 28. Jan. 1890 (PrVBl XI 352).

10) RG 9. Dez. 1887 (ebenda XIV 431).

11) RG 17. Sept. 1885 (ebenda XI 371).

12) RG 19. Mai 1885 (ebenda XI 205), Plen.Beschl. d. Preuß. OT 21. Okt. 1875 (Goltdammer: Archiv XXIII 408); Preuß. OAppG 14. Juni 1873 (Oppenhoff XIV 427) u. Sächs. OAppG 20. April 1874 (Stenglein V 164).

13) StrGB §§ 360[11], 366[3, 5–10], 368[9], 222, 230.

14) Verneint in: Haftpflicht §§ 43, 44 S. 176ff., UnfallsgG § 98 II S. 322ff., Zeitschr. f. Lokal- u. Straßenbahnw. IX 19; bejaht von Goldschmidt im Arch. f. bürg. Recht III 117; Eger § 50 II 154[16]. Vergl. außerdem die Ansichten bei Olshausen a. a. O. 1279, sowie Rubo im jurist. Lit.Bl. III 16; D. Wochenblatt III (1890) 568.

15) Drucks. z. d. Verh. d. Bundesrathssession 1875 Nr. 73, 78 S. 18; Prot. 1875 S. 423.

Gegenstand abermals zur Berathung, welche zum Beschlusse führte, das Material dem Bundesrathe zur Verwerthung gelegentlich einer Strafrechtsergänzung zu überweisen[16]). Danach entspricht unbedenklich die heutige Deutsche Rechtssprechung dem zum Ausdrucke gelangten gesetzgeberischen Willen voll und ganz, sodaß der Gesetzesauslegung für eine gegensätzliche Auffassung kein Raum mehr bleibt[17]).

Als besondere gegen die Bahnbeförderungsbetriebe gerichtete Strafthaten sind hervorzuheben: die Bahnkörperzerstörung, die Betriebsgefährdung, welche vorsätzlich oder fahrlässig verübt, in letzterem Falle wieder Bahnbediensteten oder Dritten zur Last fallen kann, die Beschäftigung zum Bahnbetriebe für Unfähigerklärter. Darüber hinaus werden Erörterung zu finden haben die Fahrgelderhinterziehung, das vorsätzliche oder fahrlässige Zuwiderhandeln gegen Unfallsverhütungsvorschriften, der Diebstahl und Raub während der Bahnfahrt.

§ 103. Bahnkörperzerstörung.

Sie ist eine Abart der Sachbeschädigung und wird mit Gefängniß nicht unter einem Monat bestraft[1]). Ihre Thatbestandsmerkmale sind eine gegen die Bestandsfähigkeit der Anlage gerichtete Handlung, sowie Vorsatz und Rechtswidrigkeit. Ob der Bahnkörper für einen mechanischen oder Pferdebetrieb bestimmt ist, macht keinen Unterschied, weil den Eisenbahnen die Straßen gleich-

---

16) Drucks. z. d. Reichstagsverhandl. 1891 Nr. 243; § 13 S. 27[3]. In Oesterreich liegt der Entwurf für ein neues Strafgesetzbuch vor, welcher den heutigen Deutschen Rechtsstandpunkt nachahmt und damit die Pferdebahnen ausschließt. Vergl. Schutzbedürfniß § 5 S. 27 ff.

17) Ueber die obige Strafbestimmung hinaus bedroht Bahnpol.Regl. 30. Nov. 1885 § 62 (RGBl 1885 S. 312) mit einer Geldstrafe bis zu 100 Mk. die Zuwiderhandlungen gegen Verbote des Bahnpolizei- und des Bahnbetriebs-Reglements. Auf Straßenbahnen ist dies unanwendbar.

1) StrGB § 305. Schon der Versuch ist strafbar. Ein Strafantrag ist nicht erforderlich, vielmehr ist das Vergehen von Amtswegen zu verfolgen. Die Verfolgung verjährt in fünf Jahren. Zuständig ist die Strafkammer. GVG § 73[1], § 27. Vergl. Oesterr. StrGEntw § 324; Olshausen 1253[36], 1280[2]; Eger § 52 II 158; K. Hilse: Schutzbedürfniß § 8 S. 32.

gestellt sind und mit der Zerstörung der Gleise im Straßenkörper der letztere gleichfalls eine Beschädigung erfährt. Der Strafe kann sogar der Anlagebesitzer verfallen, weil er zu eigenmächtigen Veränderungen im Straßenkörper nicht befugt ist[2]), sodaß er dem Eisenbahnbesitzer gegenüber ungünstiger dasteht, gegen welchen Strafbarkeit bei Zerstörung seines Bahnkörpers ausgeschlossen ist.

Die Zerstörung braucht keine gänzliche zu sein, sodaß z. B. die Herausnahme einzelner Schienen genügt, dagegen reicht das Unterlassen der sachgemäßen Schienenunterhaltung zur Herstellung der Strafbarkeit noch nicht aus. Rechtswidrigkeit, d. h. daß die Zerstörung gegen das objective Recht verstößt, ist erforderlich, da eine rechtmäßige Zerstörung niemals strafbar sein kann[3]). Der Vorsatz muß auf Herbeiführung der Zerstörung gerichtet sein, sodaß z. B. Strafbarkeit ausgeschlossen ist, wenn vielleicht eine Schiene gewaltsam zerstört wird, um ein mit seinem Stollen in der Schienenrille festgehaltenes Pferd zu befreien. Der verfolgte Zweck ist für den Strafthatsbestand gleichgültig, fällt jedoch für die Strafzumessung ins Gewicht. Bahnzerstörung kann vorliegen, wenn sie lediglich zur Vorbereitung einer anderen Strafthat, von deren Verwirklichung schließlich Abstand genommen wurde, z. B. Raub oder Entführung dienen sollte.

§ 104. Die Betriebsgefährdung.

Das Ingefahrsetzen eines Betriebes geschieht vorsätzlich oder fahrlässig, mit oder ohne Erfolg. Diese Unterschiede haben auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens eine weitere Tragweite als auf diesem der Eisenbahnen, da die benutzte Triebkraft hier einen tiefeingreifenden Einfluß übt.

I. Da die mechanischen Betriebe nämlich den Eisenbahnen im strafrechtlichen Sinne beigezählt werden[1]), so finden auf sie die Strafbestimmungen aus StrGB §§ 315, 316, 319 Anwendung. Ihnen gegenüber ist der nachtheilige Erfolg für die Straf-

---

[2]) Oben § 27 S. 58, § 42 S. 109, § 64 S. 180, § 70 S. 196.

[3]) Binding: Die Normen und ihre Uebertretung I 117; Olshausen 1246[7].

[1]) Oben § 102 S. 312[9–12]. Dagegen Eger § 50 II 154[18].

barkeit gleichgültig und nur für das Strafmaß erheblich, weil es sich in dem Ingefahrsetzen der Eisenbahnbeförderung um ein Gefährdungs- und kein Verletzungsdelikt handelt[2]). Bei Vorsatz ohne Erfolg tritt Zuchthausstrafe bis 10 Jahr ein, während sie bei vorliegender Tödtung unter 10 Jahr, bei Körperverletzung unter 5 Jahr nicht herabgehen darf, bei Fahrlässigkeit ohne Erfolg Gefängnißstrafe bis ein Jahr und mit tödtlichem Erfolge von einem Monat bis drei Jahren[3]). Ueberdies ist gegen Bahnbedienstete, welche für schuldig befunden werden, als Nebenstrafe zulässig, sie zur Weiterbeschäftigung mit gleichartigen Verrichtungen für unfähig zu erklären.

Als Gefährdungsmittel sind auseinander zu halten:

1. Beschädigung von Bahnanlagen, Betriebsmitteln, Zubehör,
2. Bereitung von Hindernissen auf der Fahrbahn,
3. Vernachlässigung schuldiger Dienstobliegenheiten.

Das Ingefahrsetzen braucht nicht der Beweggrund der That zu sein, vielmehr genügt, daß es ihr Erfolg war. Der Thäter kann bei seiner Handlung einen anderen Zweck verfolgt haben, zu dem die bereitete Gefahr ihm verhelfen sollte, z. B. bei deren Eintritt die unausbleibliche Ueberstürzung zu einem Diebstahle oder einer Entführung haben benutzen wollen. Zur Herstellung des Vorsatzes genügt schon der auf Beschädigung oder Bahnbehinderung abzielende Wille in Verbindung mit dem Bewußtsein, daß der vorsätzlich geschaffene Zustand den Eintritt einer Betriebsgefahr birgt, die er hervorzubringen pflegt[4]). Wird also bewiesen, daß jemand einen Gegenstand absichtlich beschädigt hat, dessen Verwendungszweck und Bestimmung für den Bahnbeförderungsbetrieb er kannte, oder daß er absichtlich auf der Fahrbahn etwas vor-

---

[2]) Meves XXVI 200; Olshausen 1279 ff.; Rubo 969 ff.; K. Hilse: Schutzbedürfniß § 9 S. 32 ff.; Eger § 52 II 161 ff.

[3]) Als Nebenstrafe kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte und Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden (StrGB §§ 32, 325). Der Versuch ist strafbar (RG 9. Dez. 1886, EisEntsch V 222). Die Strafverfolgung verjährt bei vorsätzlichem einfachen Verbrechen in 10, bei schwerer Körperverletzung in 15, bei Tödtung in 20 Jahren. Zuständig ist das Schwurgericht (GVG §§ 80, 73[2–7], 136[1]); bei Fahrlässigkeit verjährt die Strafverfolgung in 5 Jahren und ist die Strafkammer zuständig (GVG §§ 73[1], 27).

[4]) Schwarze: Komm. z. StrGB 652; Olshausen 1285[11].

genommen hat, dessen hindernde und Gefahr bergende Eigenschaft ihm nicht entgangen ist, so wird anzunehmen sein, daß die schließlich eingetretene Gefahr keine unabsichtliche gewesen, vielmehr ihr Eintritt gleichfalls ihm als gewollt anzurechnen sein. Der Einwand, daß man z. B. nur habe die Weiche verstellen oder das falsche Signal geben wollen, um zu sehen, wie der Zugführer im gegebenen Falle sich verhalten werde, oder um den Grad seiner Aufmerksamkeit zu prüfen, wird nicht ausreichen, der eingetretenen Gefährdung die Eigenschaft einer vorsätzlichen zu nehmen und sie zur fahrlässigen herabzudrücken.

Das Bewußtsein des Thäters, ein Gefahr bergendes Hinderniß zu bereiten, muß gleichzeitig ein rechtswidriges sein, sodaß der, welcher in Erfüllung seiner Dienstobliegenheit etwas vornimmt, was Gefahr bringend ausschlägt, straffrei bleibt, z. B. Zwecks ihrer Auswechselung eine schadhafte Schiene ausbricht und damit einen außerfahrplanmäßig herankommenden Zug zum Entgleisen bringt. Straffrei würde ferner sein, wer z. B. wußte, daß eine Eisenbahnbrücke behufs Sprengung unterminirt sei und deshalb eine Strecke vorher eine Schiene aushebt, damit der Zug dort aufgehalten und vor Verunglücken auf der Brücke geschützt werde.

Die bloße Möglichkeit eines Gefahreneintritts reicht zur Herstellung des Ingefahrsetzens nicht aus, vielmehr ist die aus den Umständen ableitbare Besorgniß dazu unerläßlich, daß dem Betriebe auf der Fahrbahn und damit den Beförderten oder der Betriebsmannschaft ein Schaden an der Person oder an Sachen zustoßen werde[5]). Eine bloße Betriebsverhinderung etwa in der Weise, daß durch fälschliches Abgeben des Signals, wonach die Fahrbahn behindert sein würde, das Ablassen des Zuges unterbleibt oder er zum Stillstande gebracht, also die fahrplanmäßige Abfahrt, Weiterfahrt und Ankunft gestört wird, fällt nicht unter den Strafschutz der §§ 315, 316, weil sie zwar Nachtheile in verschiedener Form zur Folge haben, dagegen keine Gefahr bergen kann.

Die Gefährdung braucht nicht einmal Personen zu treffen, vielmehr ist selbst einem leeren Güterzuge gegenüber der Thatbestand verwirkt. Die Zahl der Wagen, die Länge des Zuges,

---

[5]) Olshausen 1281[6].

seine Fahrgeschwindigkeit, sein Ablassungszweck[6]), ob für den allgemeinen Verkehr oder zum Sondergebrauch des Bahnbesitzers, üben keinen entscheidenden Einfluß auf die Strafbarkeit, sodaß der Strafrechtsschutz selbst den Bahnbetrieben zu Privatzwecken gebührt, weil die Gefahr für die Fahrgäste, Begleitmannschaft und Ladung genau dieselbe ist, wenn vielleicht bloß die Arbeiter eines gewerblichen Betriebes zur Arbeitsstätte befördert werden, eine Krankenhaus- oder Strafanstalts-Verwaltung die aus Anstaltszwecken erforderliche Ortsveränderung ihrer Insassen besorgt, als wenn die Benutzung des Zuges jedermann aus der Bevölkerung zugänglich gewesen sein würde. Die zwischen gewerblichen Betriebsstätten, welche sich gegenseitig in die Hände arbeiten, verkehrenden Industriebahnen bergen sogar noch größere Gefahren, weil die Betriebsmannschaft meist minder geschult, vielmehr der Arbeiterschaft entnommen und deshalb weniger imstande ist, den gebotenen Hindernissen zu begegnen und deren Tragweite abzuschwächen.

Ob ein beschädigter Gegenstand die Eigenschaft einer Bahnanlage[7]), eines Beförderungsmittels, eines Zubehörs hat, ob ein geschaffener Zustand auf der Fahrbahn ein Betriebshinderniß herstellt, ob eine Beschädigung oder ein Hinderniß die Beförderung zu gefährden imstande ist, sind Thatfragen, die im jeweilig vorliegenden Falle aus den obwaltenden Umständen zu beantworten sein werden.

Zur Vollendung der That gehört übrigens keineswegs ein Eingriff in den Betrieb, welcher den Zug in seinen sämmtlichen Bestandtheilen trifft, also seine Wirkung gleichzeitig auf Triebkraft, Triebmittel, Beförderungsgut, Beförderte zu äußern vermag. Der Thatbestand ist vielmehr schon hergestellt, wenn einzelne Personen durch die That getroffen werden[8]), z. B. jemand auf eine beförderte Person schießt oder sie vom Wagen herabzieht. Dagegen muß der Eingriff von Außen kommen, sodaß füglich von dem

---

[6]) Olshausen 1281[4]; Rubo 970[4].

[7]) Ueber die Bedeutung, welche für den Begriff einer Bahn die Art des Gleismaterials hat, ob die Verwendung von Eisen zu dem Gleise nothwendig oder Holz, Stein zuzulassen ist. Vergl. Rubo 970; Olshausen 1279[3]; Eger II 155[19]; Hilse 35 sowie Oesterr. StrGEntw §§ 341—343, 482, 483.

[8]) So Olshausen 1283[8]; 1285[12] gegen Schwarze 651.

Ingefahrsetzen einer Beförderung nicht gesprochen werden könnte, wenn ein Fahrgast gegen einen Mitfahrgast im Wagen handgreiflich wird und hierdurch herbeiführt, daß derselbe während der Fahrt eine Körperverletzung erleidet. Die diesbezüglichen Fragen sind übrigens rein thatsächlicher Natur.

Vereinzelt[9]) wird für die Strafbarkeit das Merkmal der Bewegung verlangt, während leicht denkbar ist, daß im Stillstehen ein Zug gefährdet werden kann, wenn z. B. die Radreifen eingeschnitten werden, wodurch bei der Weiterfahrt eine Entgleisung eintreten würde. Denn wenngleich der Transport eine Ortsveränderung zu bewirken bestimmt ist, also eine Bewegung mitwirken muß, so gehören doch auch gewisse im Stillstande vorzunehmende Verrichtungen (Zu- und Absteigen, Versorgen der Lokomotiven mit Wasser u. s. w.) zu den die Beförderung ausmachenden Merkmalen.

II. Beim Pferdebetriebe nimmt die Straffälligkeit unter gleichen Umständen folgende Gestalt an:

a) Das vorsätzliche oder fahrlässige Ingefahrsetzen ohne nachtheiligen Erfolg bleibt straffrei, sofern nicht die Thatbestandsmerkmale eines groben Unfugs gegen StrGB § 360[11] für vorliegend zu erachten sind und wegen der hierin zu erkennenden Störung der öffentlichen Ordnung es zu einer Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder Haft kommt; bei Fahrlässigkeit wird selbst diese Strafe ausgeschlossen sein. Das muthwillige Verstellen von Weichen und Signalen wird somit bei Ausbleiben einer Körperverletzung oder Tödtung kaum in einer das Rechtsgefühl befriedigenden Weise geahndet werden. Insbesondere wird selbst für den Fall, daß schwere Sachbeschädigung eintritt, z. B. die Pferde beider Wagen getödtet und die Wagen selbst erheblich beschädigt werden, nicht einmal wegen Sachbeschädigung aus § 303 Bestrafung erfolgen, die immer schon bis zu 1000 Mk. oder zwei Jahre Gefängniß reichen könnte, weil jedenfalls kein auf Beschädigung gerade dieser Gegenstände gerichteter Vorsatz nachweisbar sein wird.

b) Die zahlreichen Fälle, in welchen Führer fremder Fuhrwerke durch Fahrfehler oder absichtlich den Straßenbahnbetrieb

---

[9]) Neves XXVI 200.

stören, sind, wofern jede Tödtung oder Körperverletzung ausbleibt, sogar nur aus § 366³, [10] mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder Haft bis zu 14 Tagen strafbar, während nicht einmal grober Unfug für verübt angesehen werden wird. Aus dem absichtlichen Anfahren wird nämlich ein auf Beschädigung gerichteter Vorsatz kaum abzuleiten sein und deshalb Bestrafung wegen Sachbeschädigung versagt bleiben.

c) Wird als Folge einer absichtlich oder fährlässig gegen den Straßenbahnbetrieb gerichteten Handlung (z. B. Einschlagen oder Einwerfen einer Wagenscheibe, Schläge auf die Fahrgäste der Außenplätze, Eindringen der Deichsel eines fremden Fahrzeuges in den Pferdebahnwagen), unmittelbar oder mittelbar der Tod oder die Körperverletzung jemandes verursacht, so werden nur die Merkmale einer fahrlässigen Tödtung oder Körperverletzung festzustellen sein[10]) und wird den Thäter, je nachdem ob er zu der Aufmerksamkeit, welche er aus den Augen setzte, vermöge seines Amtes, Berufes oder Gewerbes besonders verpflichtet war oder nicht, im Todesfalle Gefängnißstrafe bis zu fünf bezw. drei Jahren, sonst bis auf drei Jahre bezw. Geldstrafe bis zu 900 Mk. oder Gefängniß bis zu zwei Jahren treffen können. Außerdem ist in allen Fällen der Körperverletzung auf Verlangen des Verletzten auf eine an denselben zu erlegende Buße bis zum Betrage von 6000 Mk. zu erkennen, welche dann jedoch die Geltendmachung eines weiteren Entschädigungsanspruches ausschließt[11]). Ganz abgesehen von der somit unverhältnißmäßig geringeren Straffolge, welche eine mit Körperverletzung abschließende vorsätzliche oder fahrlässige Gefährdung eines Pferdebahn- gegenüber eines mechanischen Straßenbahnbetriebes bewirkt, tritt noch hinzu, daß, sobald keine Uebertretung einer Amts-, Berufs- oder Gewerbspflicht vorliegt, die Verfolgung nur auf Antrag eintritt, wodurch sich die überwiegende Mehrzahl dieser Strafthaten der gerichtlichen Verfolgung entzieht.

d) Pferdebahnbedienstete verwirken durch fahrlässige Tödtung oder Körperverletzung mit Uebertretung ihrer Berufspflicht nur eine Gefängnißstrafe bis fünf bezw. drei Jahre, begehen dagegen

---

[10]) StrGB §§ 222, 230—232.

[11]) StrGB § 231; oben § 82 S. 239, § 92 S. 261, unten § 114 S. 346.

nicht das Ingefahrsetzen eines Betriebes gegen StrGB §§ 315, 316, verfallen deshalb auch nicht der Nebenstrafe aus § 319, zu einer Beschäftigung in bestimmten Dienstzweigen unfähig erklärt zu werden, sodaß sie gegen Gleichgestellte in mechanischen Betrieben günstiger dastehen. Der zufällige Umstand, ob die von ihm falsch gestellte Weiche in einer für gemischten Betrieb bestimmten Strecke zunächst von einem durch Pferde oder Dampf getriebenen Wagen überfahren wird, kann danach also im Stande sein, Straffreiheit oder schwere Strafe einzubringen, während beide Male jeder nachtheilige Erfolg vielleicht ausgeblieben wäre.

§ 105. Die Beschäftigungsunfähigkeit.

Die Nebenstrafe, der vorsätzlichen oder fahrlässigen Gefährdung von Bahnbeförderungsbetrieben überführte Bahnbedienstete für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahndienste oder in bestimmten Zweigen desselben zu erklären, zielt unverkennbar auf eine Hebung der Betriebssicherheit in der Weise ab, daß Unzuverlässige dem Betriebe ferngehalten werden, und ist der Erkenntniß entsprungen, daß, wer einmal seine Dienstobliegenheiten grobfahrlässig vernachlässigt hat, zur Besorgniß Anlaß giebt, es möge ihm die für verantwortliche Stellungen unerläßliche Zuverlässigkeit abgehen, weshalb eine diesbezügliche Beobachtung geboten sei. Deshalb ist es durchaus folgerichtig, sowohl Dienstgeber, welche die sofortige Entfernung eines Unfähigerklärten verzögern oder einen solchen wieder anstellen, als auch den Verurtheilten selbst, welcher sich vorzeitig wieder anstellen läßt, zu bestrafen, um hierdurch wirksamer ein weiteres Beschäftigungsverhältniß zu hintertreiben und neue Gefahren abzuschneiden[1]. Die Strafhöhe beträgt 300 Mk. oder Gefängniß bis zu drei Monaten, sodaß in der Regel auf Geld- und nur ausnahmsweise auf Freiheitsstrafe zu erkennen ist. Bei der Höhe des Einkommens, welches die Vorstände der Eisenbahnbetriebe zu beziehen pflegen und der ihnen gebotenen Leichtigkeit,

[1]) StrGB §§ 319, 320. Vergl. Oesterr. StrGEntw §§ 347, 348, wo Abweichendes geplant ist.

die verwirkte Geldstrafe aus den Betriebseinnahmen zu zahlen, dürfte die Geldstrafe schwerlich von Erfolg sein.

Die Nebenstrafe der Unfähigkeitserklärung darf auf eine bestimmte Zeitdauer nicht beschränkt werden, sodaß die Möglichkeit abgeschnitten ist, in die vormalige Dienststellung und zu den abgenommenen Dienstverrichtungen jemals wieder gelangen zu können, selbst wenn die Beobachtungen in der Zwischenzeit die wachgerufenen Zweifel an seiner Zuverlässigkeit beseitigt haben. Das Fehlen dieser Möglichkeit und die große Tragweite, welche eine sich auf die Lebensdauer erstreckende Dienstunfähigkeitserklärung birgt, wird den Strafrichter in Fällen, wo die Nebenumstände den Zweifel rechtfertigen, ob Hang zur Leichtfertigkeit oder ein zufälliger Umstand für die Pflichtwidrigkeit maßgebend gewesen ist, vor die Nothwendigkeit stellen, entweder übermäßig hart oder übermäßig mild zu sein, die Nebenstrafe auszusprechen oder zu versagen. Es fehlt also der Mittelweg, die Nebenstrafe auf Zeit zu begrenzen und so mit den Eigenthümlichkeiten des Falles in richtige Uebereinstimmung zu bringen, wodurch der Richter und der Thäter gewinnen würden, ohne daß die Allgemeinheit dadurch etwas verliert. Denn von einem seiner Verantwortlichkeit sich bewußten Bahnvorstande darf vorausgesetzt werden, daß er gewissenhaft prüfen wird, ob er jemandem, der sich bereits einmal als unzuverlässig erwiesen hatte, eine für andere gefährliche Beschäftigung übertragen kann. Dadurch wird also für die Zeit nach Ablauf der Unfähigkeitsdauer die Bestimmung über Wiederverwendbarkeit in das Urtheil jemandes gelegt, der durch Kenntniß der Betriebsverhältnisse dazu vielleicht noch mehr geeignet ist als der Strafrichter.

Dies vorausgeschickt, kommen als Gefährdungsmittel also in Betracht: die Nichtentfernung, die Wiederanstellung und das Wiederanstellenlassen. Im ersteren Falle handelt es sich um ein echtes Unterlassungsdelikt, weshalb es für den Thatbestand nebensächlich ist, ob die Entfernung vorsätzlicher- oder fahrlässigerweise unterlassen wurde, während in beiden folgenden ein Begehungsdelikt vorliegt und dafür Vorsatz gefordert wird, nämlich das rechtswidrige Bewußtsein, die Unfähigkeitserklärung nicht zu beachten.

Da es nur zu einer Verurtheilung der im mechanischen Betriebe Angestellten zur Nebenstrafe kommen kann und die Entfer-

nung gesichert sowie die Wiederanstellung verhindert werden soll, ist jeder Zweifel ausgeschlossen, daß die Straffatzungen gegen den Pferdebahnbetrieb nicht gerichtet sind. Durch Beschäftigung in demselben machen sich weder Arbeitgeber noch Arbeitnehmer strafbar[2]).

Die Strafandrohung trifft übrigens weder denjenigen, der nur in einem bestimmten Dienstzweige für unfähig erklärt ist und sich trotzdem darin weiter beschäftigen läßt, noch auch denjenigen, der trotz ihm bekannter theilweiser Unfähigkeitserklärung den Betreffenden dennoch darin weiter oder wieder beschäftigt, was dem Zwecke und Beweggrunde der Straffatzung jedenfalls nicht entspricht. Denn soll die Sicherheit des Verkehrs erreicht werden, birgt aber die Verwendung jemandes für gewisse Verrichtungen eine Verkehrsgefahr, so muß sie eben unterbleiben. Hält man ferner die bloße Erklärung, daß jemand zu einer Beschäftigung unfähig sei, für unausreichend, um die Absicht des Gesetzgebers zu verwirklichen, solchen von der Beschäftigung fern zu halten, muß vielmehr eine Strafandrohung als nothwendiges Wirkungsmittel hinzutreten, so ist es unbegreiflich, warum das bloße Beschäftigungsverbot ausreichen soll, wenn das Verbot nicht den ganzen Betrieb umfaßt, sondern nur einzelne Verrichtungen trifft und hier durch Strafandrohung nicht nachgeholfen zu werden braucht.

§ 106. Fahrgelderhinterziehung.

Derselben können Fahrgäste oder Schaffner schuldig werden.

I. Seitens der ersteren geschieht sie auf mannigfache Weise. Ueberwiegend wird ein kürzeres Endziel angegeben und das hierfür tarifmäßige Fahrgeld erlegt, die Fahrt jedoch darüber hinaus fortgesetzt. Andere schweigen auf Anfrage des Schaffners, ob er jemand bei Erheben des Fahrgeldes übergangen habe, wodurch sie dessen Erlegung entgehen. Sehr oft wird wahrheitswidrig das Alter mitgebrachter Kinder so niedrig angegeben[1]), daß sie der Fahr-

---

[2]) Welche unhaltbaren Zustände für Straßenbahnbetriebe mit gemischten Triebkräften daraus entstehen können, ist in »Schutzbedürfniß« § 37 S. 130 gezeigt.

[1]) Nach dem Rechtsgefühle des Reichsgerichtsraths Löbell, welchem er in den Verhandlungen des Deutschen Juristentages in Köln als Berichterstatter

geldentrichtung für dieselben überhoben bleiben. In Betrieben, wo das Fahrgeld in die Sammelbehälter selbst einzulegen ist, wird bald keine, bald eine unterwerthige Münze eingeworfen. In allen diesen und ähnlichen Fällen wird zweifellos der Betriebsunternehmer an seinem Vermögen geschädigt, indem ihm das Entgelt seiner Beförderungsleistung ausbleibt oder verkürzt wird[2]); der Fahrgast erfährt aber eine Bereicherung, indem sein Bedürfniß nach eigener oder seines Kindes Beförderung unter Vermeidung des schuldigen Aufwandes dafür befriedigt wird. Beidem liegt ein Irrthum in der Person des Schaffners bezw. Kutschers zugrunde, welchen bald die Vorspiegelung eines falschen Fahrzieles bezw. einer unrichtigen Altersangabe, bald das Verschweigen der Anwesenheit bezw. der Nichterlegung des Fahrgeldes veranlaßt hat. Damit sind in allen derarten Fällen sämmtliche Merkmale des Betruges unschwer zu erkennen, da ein Zweifel an der gewinnsüchtigen, auf Nichtabführung des der genossenen Beförderungsleistung entsprechenden Fahrgeldes nach Lage der Umstände jedenfalls in der Regel nicht gerechtfertigt sein würde. Mithin setzen sich die Thäter der Bestrafung wegen Betruges oder Betrugsversuches aus, je-

Ausdruck gegeben hat, scheint es einen Unterschied machen zu sollen, ob die That durch das Vorbringen einer falschen Altersangabe oder durch das Unterdrücken des wahren Alters und Benutzen eines diesbezüglichen Irrthums begangen, sowie ob die Mutter des Kindes oder eine dritte Person sie verübte, da er sogar schon die geringste gesetzliche Strafe einer Mutter gegenüber für zu hoch erklärte, welche den Irrthum eines Schaffners über das Alter ihres Kindes zum Schaden des Betriebsunternehmers für sich ausersah. Kann es wohl aber etwas Unsittlicheres geben, als durch schlechtes Beispiel in der Seele des eigenen Kindes den Nachahmungstrieb zum Rechtlosen zu wecken? Oben § 84 S. 250[5]; Straßenbahnen IV (1891) S. 327.

[2]) Unter der Annahme, daß auf der einzelnen Fahrt nur ein Fahrgast ohne Erlegung des tarifmäßigen Mindestfahrgeldes von 10 Pfennigen Beförderung gefunden hätte, würden 1890 in den drei Berliner Pferdebahnbetrieben bei 4 828 608 Fahrten bereits 482 860,80 Mk. Fahrgeld hinterzogen sein. Unter der ferneren Annahme, daß jeder der 140 957 271 Fahrgäste die tarifgemäße Fahrstrecke überfahren und damit je 5 Pfennige entzogen hätte, würde es sogar zu einem Ausfalle von 7 047 833,55 Mk. gekommen sein. Diese Ziffern rechtfertigen das Bestreben der Verwaltung, dem Hinterziehen von Fahrgeld entgegen zu wirken, sodaß es keineswegs kleinlich ist, wie die Tagesblätter meinen, wenn ab und zu in beweisbaren Fällen der Hinterziehung Strafanträge, wo noch dazu die Vermögensverhältnisse und der Bildungsgrad des Thäters erschwerend wirken, gestellt werden.

nachdem ihnen der beabsichtigte Erfolg ge- oder mißlungen ist. In den zur Aburtheilung gekommenen Fällen ist auch auf Betrugsstrafe gemäß StrGB § 263 erkannt worden, so oft nicht etwa aus thatsächlichen Gründen zur Freisprechung zu gelangen war.

II. Minder zweifellos ist dagegen die Natur des Vergehens, welches der Schaffner durch Hinterziehen von Fahrgeld verübt. Die Abrechnung zwischen ihm und dem Unternehmer geschieht nämlich gemeinüblich in der Weise[3]), daß ihm vor Beginn der Fahrt eine Anzahl Fahrkarten übergeben werden und er blos denjenigen Betrag am Dienstschlusse abzuführen braucht, welcher dem Werthe der nicht mehr zurückgelieferten Fahrkarten entspricht. Gelingt es ihm nun, die nämliche Fahrkarte mehrmals oder eine minderwerthige gegen Empfang eines höheren Fahrgeldes zu verausgaben, oder Fahrgeld ohne Gegengabe eines Fahrscheines zu vereinnahmen, so verbleiben ihm die betreffenden Beträge, soweit sie den Nennwerth der verausgabten Karten übersteigen. Dies geschieht auf Kosten des Unternehmers, dem sie als Bezahlung der von ihm entnommenen Beförderungsleistung gebühren und wofür sie entrichtet wurden. In seiner Handlung wollen die einen die gesetzlichen Merkmale einer Unterschlagung noch dazu in der Verschärfung finden, daß es sich um anvertrautes Geld handelt. Diese Auffassung erscheint indeß verfehlt. Sie beruht nämlich auf der Voraussetzung, daß die einzelnen als Fahrgeld erlegten Münzen mit deren Entrichtung Eigenthum des Betriebsunternehmers geworden seien, was indeß nicht der Fall ist. Sie gehören solange dem Schaffner, bis er sie bei der Abrechnung als Gegenwerth der fehlenden Fahrkarten dem Unternehmer übergiebt und dürfen bis dahin beliebig verwechselt und verändert werden. Der Unternehmer ist befriedigt, wenn er einen dem Nennwerthe der fehlenden Fahrkarten entsprechenden Geldbetrag erhält, ohne daß es darauf ankommt, ob solcher dem Vermögen des Schaffners entnommen ist oder die thatsächlich vereinnahmten Münzen enthält. Allerdings kann man versucht sein, weil die Fahrkarten unverkennbar dem Schaffner anvertraute Gegenstände sind, aufgrund der Rechtsregel pretium succedit in locum rei die als deren Gegenwerth ver-

---

[3]) Oben § 86 II S. 264.

einnahmten Münzen für anvertraut zu erklären, doch steht dem entgegen, daß der Schaffner zum Wechseln theils berechtigt, theils sogar verpflichtet, überdies meist noch angehalten wird, einen gewissen hierzu benöthigten Geldbetrag aus eigenen Mitteln verfügbar zu halten, sodaß die Vermischung des eingenommenen mit dem eigenen Gelde vorgesehen ist, was alles die Aneignung der erhobenen Münzen für zulässig und damit nicht für rechtswidrig erscheinen läßt. Demgemäß verdienen diejenigen den Vorzug, welche die Betrugsstrafen für verwirkt halten. Unter ihnen giebt es wieder zwei Ansichten. Nach der einen soll durch die Hingabe eines falschen oder unterwerthigen Fahrscheines in dem Empfänger ein Irrthum über Thatsachen erweckt werden, der mit dem Entrichten des Fahrgeldes ursachlich zusammenhängt. Wäre indeß selbst anzunehmen, daß der Fahrgast Zahlung zurückhalten würde, wenn er die Unrichtigkeit der Fahrkarte bezw. deren frühere Verausgabung gekannt hätte, so kann, weil die Gegenleistung des entrichteten Fahrgeldes die thatsächlich gewährte Beförderung bildet, der Fahrgast also nicht geschädigt ist, indem die Fahrkarte nur eine Empfangsbescheinigung[4]) darstellt, von einem die Zahlung beeinflussenden Irrthume in seiner Person keine Rede sein. Wohl aber kann mit der anderen Ansicht bei dem Betriebsunternehmer infolge des Unterdrückens oder Verschweigens der Thatsache, daß einzelne Fahrkarten mehrfach oder gegen höhere Zahlung abgegeben wurden, an einen Irrthum gedacht werden, bei dessen Ausbleiben er sich an der abgeführten geringeren Summe statt der thatsächlich vereinnahmten nicht würde habe genügen lassen. Nach alledem ist denen zu widersprechen, welche in derarten Fällen die Unterschlagungsstrafe verhängen, weil das Verwirken der Betrugsstrafe für vorliegend zu erachten ist.

III. Nicht selten lehnen Fahrgäste die Annahme angebotener Fahrkarten ab. Hierdurch verschaffen sie dem Schaffner erst die Möglichkeit, das von ihm erlegte Fahrgeld für sich zu behalten. Die Thäter pflegen in gleichen Lebensverhältnissen, wie der Schaffner zu stehen und von dem Beweggrunde geleitet zu sein, daß er den erlegten Betrag nöthiger habe als der Betriebsunter-

---

[4]) Oben § 85 S. 260.

nehmer. Daß ein derartiges Verhalten als Anstiftung oder Theilnahme des Betruges gedeutet werden kann, ist zweifellos.

IV. Nehmen die Schaffner Fahrgäste unentgeltlich mit, welche dadurch die Beförderungsleistung genießen, während dem Betriebsunternehmer deren entsprechendes Entgelt verloren geht, so liegt darin Betrug des Fahrgastes und Betheiligung des Schaffners, kann dagegen von einer Unterschlagung in dessen Person nicht die Rede sein, weil er nichts vereinnahmte und deshalb nichts für sich behalten hat. Sachwidrig wird in derarten Fällen von Veruntreuung gesprochen, während die Merkmale der Untreue gegen StrGB § 266 in einem derarten Vorgange nicht zu finden sind.

V. Die mit Prüfung der richtigen Fahrkartenausgabe betrauten Kontrolleure lassen bald gegen Entgelt bald aus Gutmüthigkeit vorgefallene Fahrgelderhinterziehungen ungemeldet bezw. unterlassen die Prüfung absichtlich, um den Schaffnern den unredlichen Erwerb zu sichern. Hier liegen sämmtliche Merkmale der Begünstigung vor, sodaß Strafbarkeit dieserhalb besteht.

§ 107. Verstoß gegen Unfallsverhütungsvorschriften.

Der Gedanke, dessen Verwirklichung Oesterreich beabsichtigt[1]), der Uebertretung von Unfallverhütungsvorschriften bei den Bahnbetrieben durch Strafen entgegenzuwirken, liegt dem Deutschen Strafrechte fern. Nach Deutschem Staatsrechte wird vielmehr die Aufgabe, Anstalten zu treffen, welche zum Aufrechterhalten der Ordnung, Ruhe und Sicherheit sowie zur Gefahrenabwendung zweckdienlich sind, der Polizei überlassen[2]). Einen geeigneten Weg für deren Erfüllung bietet das Polizei-Verordnungsrecht, von welchem in der hier beregten Richtung auch ausgiebig Gebrauch gemacht ist. Die Darstellung der zur Zeit gültigen Grundsätze wird deshalb erst im Polizei-Strafschutze zu geschehen haben[3]). Hier bleibt also nur zu erörtern, ob und inwiefern ein Strafschutz wirk-

---

[1]) StGEntw. §§ 482, 483; K. Hilfe: Schutzbedürfniß §§ 5, 11, 31 S. 27, 40, 105. Oben § 104[17] S. 313.

[2]) ALR II 17 § 10; Preuß. G 11. März 1850 §§ 6, 11; oben § 20 S. 42.

[3]) Unten § 109 S. 333 ff.

samer als der polizeiliche das Ziel erreichen lassen und die Selbstgefährdung verhindern würde.

Insofern die zum Schutze der körperlichen Sicherheit erlassenen Verhaltungsmaßregeln theilweis auf verfassungsgemäßen Verordnungen, zum anderen Theile auf Anordnungen der zuständigen Behörden beruhen, könnte allerdings naturgemäß erscheinen, mindestens den Verstößen gegen solche der ersteren Art durch die Gesetzgebung zu begegnen. Dagegen hat die Erfahrung gezeigt, daß selbst schwere und entehrende Strafen die Menschen von Handlungen nicht abzuhalten vermocht haben, welche ihre eigene Person betreffen, z. B. vom Selbstmorde oder von der Selbstverstümmlung zum Zwecke, sich der Militairdienstpflicht zu entziehen. Wer sein Leben, seine Gesundheit zu wagen gewillt ist, den könnte höchstens ein Uebel schrecken, welches für ihn schwerer als die auf das Spiel gesetzten Lebensgüter wiegt, und dessen Eintritt dabei unfehlbar gewiß ist[4]). In ersterer Hinsicht genügen geringe Geldstrafen nicht, in letzterer wird die Verwirklichung der Strafverhängung nur sehr selten zu erreichen sein, weil die Feststellung der Thäter meist mißlingen wird. Deshalb handelt die Gesetzgebung richtiger, Fälle der beregten Art der Polizei zu überlassen und der eigenen Regelung sich zu begeben[5]).

§ 108. Raub und Diebstahl.

I. Von gelungenen oder versuchten Raubanfällen gegen Straßenbahnfahrgäste ist bisher in Deutschland nichts bekannt geworden. Die verhältnißmäßig nur kurze Zeit, welche die einzelne Fahrt dauert, ferner daß der Betrieb gemeinüblich die belebtesten Ortstheile sucht und mit Eintritt der Geschäfts- bezw. Verkehrsstille schließt, sowie daß durch den Schaffner und Kutscher den

---

[4]) K. Hilse: Statistik der Todesstrafe i. d. Ztschr. d. Kgl. stat. Büreaus IX (1869) 410—420.

[5]) Auf einen eigenthümlichen Ausweg ist man in Petersburg verfallen, um die Unfallsgefahr im Straßenbahnbetriebe einzuschränken. In dem Vertrage, durch welchen die Gleiseinbaugenehmigung erneuert wird, hat die Stadtgemeinde eine Vertragsstrafe von 500 Rubel für jeden Todesfall und 100 Rubel für jede Körperverletzung zugesichert erhalten, welche im Straßenbahnbetriebe eintreten wird. Straßenbahnen IV (1891) 384.

angefallenen Fahrgästen leicht Hülfe kommen könnte, sind der Verübung von Thaten nicht günstig, die zu ihrem Gelingen Einsamkeit und Verborgenheit nöthig haben. Wohl aber sind schon mehrfach Schaffner bei der Heimkehr in die Remisen angefallen worden, um ihnen die Tageseinnahme gewaltsam zu entreißen. Durch eine darauf abzielende Gewaltthat wird der Thatbestand des Straßenraubes[2]) gegeben. Die Strafe besteht in Zuchthaus nicht unter 5 Jahren, sowie bei Vorliegen von mildernden Umständen in Gefängniß nicht unter 1 Jahr. Der Versuch ist strafbar. Die Strafverfolgung tritt ohne Antrag ein und verjährt in 15 Jahren. Zuständig zur Aburtheilung ist das Schwurgericht[3]).

Uebrigens macht es für Strafhöhe und Rechtsnatur der That keinen Unterschied, ob sich der Schaffner noch auf dem Wagen befand oder ihn verlassen hatte, ob derselbe im mechanischen oder Pferde-Betriebe thätig gewesen ist. Denn mögen die Straßenbahnen entweder gänzlich oder doch wenigstens insoweit, als sie mechanische Triebkraft benutzen, unter den Begriff Eisenbahnen im Sinne StrGB § 250[3] fallen[4]), so ändert dies in der Strafhöhe nichts, da der Straßenraub dem Eisenbahnraube gleich strafbar ist.

II. Diebstahl kommt im Bereiche der Straßenbahnen auf mannigfache Weise vor. Darunter versteht man die rechtswidrige Aneignung fremden Gutes ohne Unterschied, ob es dem Unternehmer, den Fahrgästen oder Bediensteten gehört. Folgende Fälle sind auseinanderzuhalten:

a) In Betrieben, welche ohne Schaffnerbegleitung fahren und wo deshalb die Vereinnahmung des Fahrgeldes durch Einlegen desselben in Sammelbüchsen erfolgt, werden die letzteren durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmäßigen Eröffnung nicht bestimmten Werkzeuge geöffnet, um ihren Inhalt anzueignen. Da das so entwendete Gut jedenfalls zu den Gegen-

---

1) Betriebe, welche ohne Schaffnerbegleitung die Wagen fahren lassen, schließen zeitig.

2) StrGB § 250. Vergl. Eger § 52 II 183 ff.

3) GVG §§ 73[2–7], 80, 136[1].

4) Dafür Olshausen 976[37c], 1021[3]; dagegen K. Hilse: Schutzbedürfniß § 12 S. 42, Eger § 52 II 183.

ständen der Beförderung gehört, indem der Umstand, daß das Geld dem Betriebsunternehmer zusteht, diese Eigenschaft aufzuheben nicht im Stande ist[5]), würde schwerer Diebstahl im Sinne StrGB § 243⁴ vorliegen, ohne Unterschied ob und inwieweit die Straßenbahnen unter den Begriff der Eisenbahnen in dessen Sinne zu rechnen sind[6]), da die That jedenfalls stets auf einem öffentlichen Wege verübt wird. Die Strafe würde dann Zuchthaus bis 10 Jahren und bei vorliegenden mildernden Umständen Gefängniß nicht unter 3 Monaten sein nebst den üblichen Nebenstrafen der Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte und Stellung unter Polizeiaufsicht. Der Versuch ist strafbar[7]). Die Strafverfolgung verjährt in 10 Jahren. Zuständig ist die Strafkammer.

b) Die Entwendung von Reisegepäck oder sonstigen Beförderungsgutes mittels Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel ist abgesehen von wenigen Betrieben, welche zur Aufnahme von Gepäck und sonstigen Gütern eine besondere Einrichtung haben[8]), wegen Fehlens diesbezüglicher Einrichtungen ausgeschlossen, sodaß für eine weitere Anwendbarkeit des StrGB § 243⁴ die Gelegenheit fehlen würde, selbst wenn er für Straßenbahnen gültig sein sollte.

c) Nicht selten wird das Umlegen der Pferde, bei dem der Schaffner mitzuwirken hat und welches somit die Aufmerksamkeit beider Wagenbegleiter in Anspruch nimmt, dazu benutzt, die im Wagen aus der Hand gelegten Pferdedecken, Mäntel, Fahrkartenbestände wegzunehmen. Da es ohne Anwendung von Gewalt geschieht, ist die Streitfrage nebensächlich, ob die beregten Gegenstände mit der Bestimmung, befördert zu werden, niedergelegt sind[9]), sowie ob sie dem Unternehmer oder den beregten Bediensteten weggenommen sind. Daß die Entfernung auf der öffentlichen Straße

---

[5]) RG 27. Juni 1882 (EisEntsch II 315); Olshausen 976³⁸; Eger § 52 II 179¹²⁷.

[6]) Was streitig ist. Vergl. oben S. 328⁴.

[7]) RG 19. Sept. 1882 (EisEntsch III 256).

[8]) z. B. Bromberg oben § 39 S. 98⁷.

[9]) Dies ist anzunehmen, da nicht in Betracht kommt, ob die Mitführung und Niederlegung dienstordnungsgemäß erlaubt oder verboten war. Vergl. RG 17. Sept. 1885 (Rechtspr. VII 510); Olshausen 976³⁸; Eger § 52 II 179.

geschah, bildet hier nur einen Strafschärfungsgrund, während für die Strafbarkeit StrGB § 242 maßgebend ist, d. h. die Strafe in Gefängniß besteht, der Versuch strafbar, bei einem Werthe des Gegenstandes bis 25 Mk. das Schöffengericht, darüber hinaus das Landgericht zuständig ist[10]).

d) Die Wegnahme mitgebrachter Gegenstände der Fahrgäste aus Straßenbahnwagen kommt in doppelter Form vor, daß sie nämlich entweder noch während deren Anwesenheit oder erst nach deren Entfernung ausgeführt wird.

1. Daß im ersteren Falle Diebstahl vorliegt, wenn sie nicht etwa versehentlich erfolgte, weil man in der Hast des Absteigens den fremden Gegenstand für den seinigen gehalten und deshalb irrthümlich aufgenommen hatte, ist zweifellos. Für die Strafbarkeit macht es auch keinen Unterschied, ob der Straßenbahnwagen schon in der Absicht, den Aufenthalt darin zu Diebstählen zu benutzen, bestiegen war oder die Entwendungsabsicht erst nachträglich durch die Gelegenheit erwacht ist, während es für die Strafabmessung erheblich sein kann. Nicht selten liegt Bandendiebstahl vor, indem zwei oder mehrere sich zur gemeinsamen Verübung dergestalt verbinden, daß der Eine die Fahrgäste, welche das Opfer abgeben sollen, beschäftigt, während der Andere die Beute wegnimmt und in Sicherheit bringt. Bei Nachweis dessen ist die höhere Strafe des Bandendiebstahls verwirkt[11]), während im Allgemeinen die gewöhnliche Diebstahlsstrafe platz greift[12]). Daß gerade ein Straßenbahnwagen benutzt wurde, giebt der That keine besondere Strafrechtsnatur, während es allerdings geeignet sein kann und meist bewirken wird, bei der Strafabmessung Ausschlag zu geben.

2. Streitig ist dagegen[13]), ob die Mitnahme von Gegenständen, welche früher Abgestiegene in den Straßenbahnwagen zurückgelassen hatten, straffrei erfolgen darf bezw. welcher Strafe der

[10]) GVG §§ 27⁴, 75⁶. Danach können Fälle der letzteren Art im Wege der Ueberweisung vor das Schöffengericht gebracht werden.

[11]) StrGB § 243⁶.

[12]) StrGB § 242. Vergl. oben unter c. a. E.

[13]) Verh. d. XVI. Deutsch. Juristentages II 41, 49; Ztschr. f. Lok. u. Straßenbahnw. III 65 ff., VIII 81 ff.; Schutzbedürfniß § 33 S. 12 ff.

Mitnehmende verfällt, sobald die Absicht der Aneignung thatsächlich feststeht. Nach den Einen stellt die Mitnahme an sich schon die Thatbestandsmerkmale des Diebstahls her, während nach den Anderen nur von einer Fundunterschlagung die Rede sein kann. Für die richtige Beurtheilung derarter Fälle, deren Zahl groß und in stetem Zunehmen begriffen ist, darf zunächst schon nicht übersehen werden, daß zweifellos das Zurücklassen von Gegenständen absichtlich oder unabsichtlich geschehen kann, indem man letzteren Falles einfach auf die Mitnahme vergessen hatte. Wird letzteres zwar die Regel sein[14]), so ist doch besonders in Betrieben, welche das Fahrziel in weitem Bogen erreichen und an demselben noch dazu eine längere Wartezeit einhalten, durchaus nicht selten, daß man umfangreiche oder schwere Gegenstände in den Wagen einlegt, solchen dann verläßt, um auf dem kürzeren Wege zu Fuß vielleicht noch Geschäfte zu besorgen, dann sich wieder einfindet, um sein Gut abzulangen, dessen Wiedererlangung man sicher ist, sobald es nur kein Dritter inzwischen an sich gebracht hat, da gemeinüblich im Polizeiverordnungswege eine Aufbewahrungsverbindlichkeit des Betriebsunternehmers bezw. seiner Leute hergestellt wird[15]). Geschieht hier das Zurücklassen zwar absichtlich, so fehlt doch der auf ein Aufgeben des Guts gerichtete Wille, sodaß von einer freiwilligen Preisgabe und Entäußerung zu Gunsten jedes Beliebigen keine Rede sein kann. Wer in einem derarten Falle den im Wagen liegenden Gegenstand an und mit sich nimmt, entzieht oder erschwert doch wenigstens die Wiedererlangungsmöglichkeit für den Eigenthümer, greift also willkürlich in dessen Rechtskreis über und schädigt ihn hierdurch. Danach ist die Ergreifung der Sache jedenfalls eine rechtswidrige, sodaß, da weder eine Aneignungsfreiheit für den Ergreifenden, noch eine Wiedererlangungsunmöglichkeit für den Niederleger bestanden hat, mit der Wegnahme der Thatbestand des Diebstahls hergestellt wird.

Daß Fahrgäste jemals Sachen in der Absicht zurücklassen, sie

---

14) Den Umfang der Vergeßlichkeit beim Benutzen der Straßenbahnen veranschaulichen die Ziffern der im Betriebe der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft aus deren Wagen gesammelten Gegenstände. Oben § 85 S. 263.

15) Oben § 36 S. 90[12], § 49 S. 137[12], § 75 S. 214.

aufzugeben, ist nach Lage der Umstände ausgeschlossen[16]). Denn in den Fällen, wo dem Zurücklassen ein höherer oder geringerer Grad von Vergeßlichkeit zu Grunde liegt, besteht das Verlangen, über den zurückgelassenen Gegenstand die Gewalt wiederzugewinnen. Solches wird durch Anfrage bei dem Betriebsunternehmer bethätigt. Daß von einem Verlieren im Falle des Zurücklassens von Sachen keine Rede sein kann, hat bereits Darlegung gefunden[17]). Fehlt einer im Straßenbahnwagen liegengebliebenen Sache aber die Eigenschaft verloren zu sein, so ist sie nicht geeignet, gefunden zu werden, weshalb der sie Aneignende keine Fundunterschlagung, sondern einen Diebstahl begeht.

Daß es sich in allen Fällen der Mitnahme von Gegenständen aus Pferdebahnwagen um die Ergreifung einer fremden beweglichen Sache handelt, erscheint unbedenklich und muß sich der Mitnehmende selbst sagen. Fraglich kann dagegen sein, ob jede Mitnahme auch eine Zueignung herstellt. Insofern sich Zueignen jedoch heißt, die ausschließlich rechtliche und thatsächliche Herrschaft sich verschaffen und die Mitnahme zu dem Zwecke geschieht, diejenigen thatsächlichen oder vermeintlichen Vortheile zu erlangen, welche aus dem Herrschaftsverhältniß ableitbar sein möchten, erscheint durch die bloße Mitnahme allerdings der Thatbestand des Zueignens schon erfüllt. Denn hatte selbst der Mitnehmer vor, die Sache dem rechtmäßigen Eigenthümer zurückzugeben, falls dieser sich melden würde, so ist doch andererseits unfehlbar auf seine Nebenabsicht zu schließen, diejenigen Vortheile zu erlangen, welche in Form eines freiwilligen oder gesetzlichen Entgeltes für die Aufbewahrung und Herausgabe von dem Eigenthümer gewährt werden würden.

Der Kernpunkt der Frage liegt darin, ob schon die Besitzergreifung an sich eine widerrechtliche ist, sodaß die Absicht der Aneignung nicht erst durch eine nachfolgende Thatsache gekennzeichnet zu werden braucht, oder ob umgekehrt die Ergreifung berechtigt

---

[16]) Abgesehen von Fällen, wo Taschendieben bei Ausführung der That der ergriffene Gegenstand entfällt oder sie in der Annahme, beobachtet zu sein, ihn fallen lassen, weil sie ihn zu verbergen für gefährlich halten.

[17]) Oben § 83 S. 252.

und deshalb die nachträgliche Bethätigung der Aneignungsabsicht nothwendig ist.

Nach Lage der Umstände, den Eigenthümlichkeiten des Straßenbahnbetriebes, den Bedürfnissen des Straßenbahnverkehres und dem allgemeinen Rechtsbewußtsein ist das erstere anzunehmen, stellt also bereits die Wegnahme den Thatbestand des StrGB § 242 her, welcher nur Rechtswidrigkeit für die Wegnahmeabsicht erfordert[18]).

Die Strafe ist also mit der Wegnahme verwirkt. Daß der Thäter über deren Rechtsnatur im Irrthum sich befand, daß er vielleicht zur Ermittelung des Eigenthümers Anzeige bei der Polizei macht, mag strafmildernd zu berücksichtigen sein, bleibt indeß jedenfalls ungeeignet, ihn straffrei erscheinen zu lassen[19]). In diesem Sinne sind bereits Strafurtheile ergangen, indem der Strafrichter angenommen hat, daß in Straßenbahnwagen zurückgebliebene Sachen keineswegs außerhalb der Gewahrsam jemandes seien, daß vielmehr für den Eigenthümer die Gewahrsam vom Betriebs unternehmer fortgesetzt werde.

b) Der Polizeirechtsschutz.

§ 109. Die polizeilichen Strafvorschriften.

Ueber die strafgesetzlichen Fälle hinaus kann es zu einer Bestrafung jemandes wegen seines Verhaltens im Straßenbahnbetriebe kommen. Von der landesgesetzlichen Befugniß, im Polizeiverordnungswege Strafvorschriften zu erlassen, haben nämlich allerwärts in Deutschland die Ortspolizeibehörden Gebrauch gemacht und Verhaltungsgrundsätze für die Betriebswerkthätigen und für dritte aufgestellt, deren Zuwiderhandlung mit Strafe bedroht wird[1]). Hiernach kann zwar von bahnpolizeilichen Vorschriften jedoch nicht

---

[18]) Rubo: 814[10], 841[1] verlangt eine auf rechtswidrige Zueignung gerichtete Absicht.

[19]) Schutzbedürfniß § 33 S. 115.

[1]) Oben § 43 S. 114[1], § 35 S. 84[10], § 107 S. 326.

in dem Sinne gesprochen werden, wie im Eisenbahnrecht, wo sie auf Gesetzen beruhen[2].

Die polizeilich strafbaren Handlungen sind theils Begehungs-, theils Unterlassungs-Delikte; ihr Thäter kann bald nur ein Werkthätiger des Betriebes, bald jedermann werden. Ihrer Begründung liegt durchweg die Absicht unter, die Sicherheit und Annehmlichkeit der Benutzung von Straßenbahnen zu heben.

Verboten und strafbar ist gemeinüblich[3]) das Tabakrauchen im Wageninneren, das Lärmen und Singen der Fahrgäste, das Benutzen der Decksitzplätze von weiblichen Personen, sowie vereinzelt das Zusteigen im Fahren, das Verweilen auf dem Trittbrett oder in überfüllten Wagentheilen. In allen derarten Fällen wird der Thäter ein Fahrgast sein.

Jeder auf der Straße Verkehrende kann strafbar werden, wenn er auf der Bahn nach Ertönen der Bahnsignale verweilt, ungenügend ausweicht, die Bahn mit schwerem Fuhrwerk befährt, auf oder dicht neben derselben Holz, Steine und sonstige hindernde Gegenstände abladet oder hinlegt[4]).

In überwiegender Mehrzahl sind die polizeilichen Strafbestimmungen jedoch gegen die Schaffner und Kutscher gerichtet, indem den ersteren die Verpflichtung obzuliegen pflegt, auf die Beobachtung der für die Fahrgäste erlassenen Vorschriften mit Strenge zu halten, und überdies eine weitgehende Fürsorge für die Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes trifft[5]), während den Kutschern[6]) eine Anzahl Verhaltungsmaßregeln bei Ausübung ihrer Verrichtungen unter Strafe gegeben sind. Dabei kann es kommen, daß der Schaffner für Handlungen dritter, die zu hindern er machtlos ist, Strafe verwirkt. Wenn z. B. ein Fahrgast einen überfüllten Wagen während der Fahrt besteigt und der Weisung des Schaffners, ihn wieder zu verlassen, keine Folge giebt, wodurch der Schaffner gezwungen ist, ihn überzählig mitzunehmen, zumal wenn

---

[2]) Bahnpolizei-Ordnung und Bahn-Ordnung. Oben § 104[17] S. 313.

[3]) Oben § 32 S. 75[5], S. 76[11 12].

[4]) Oben § 32 S. 75[8], § 33 S. 77[3].

[5]) Oben § 35 S. 85[5], § 36 S. 88[5], 89[7, 11], 90[11], § 41 S. 102[3], § 49 S. 137[12].

[6]) Oben § 33 S. 78[7], § 36 S. 88[4], 90[13—15], 92[16].

der Vorgang außerhalb einer Haltestelle eintritt und der Zug vielleicht schon Verspätung hat, sodaß ein Anhalten zur zwangsweisen Entfernung das Innehalten der planmäßigen Ankunftszeit vereiteln und damit eine anderweite Strafbarkeit begründen würde, liegen einerseits die Thatbestandsmerkmale einer Zuwiderhandlung gegen das Ueberfüllungsverbot vor, und besteht andererseits eine Nothlage. Der Fahrgast, welcher sie verursacht, bleibt jedenfalls straflos, wo nicht etwa ausnahmsweise das Verweilen in überfüllten Wagen bei Strafe untersagt ist; der Schaffner darf jedoch bestraft werden und ist schon mehrfach bestraft worden. Ueberwiegend tragen die Erkenntnißrichter indeß den thatsächlichen Verhältnissen in der Weise Rechnung, daß sie auf Freisprechung erkennen, wobei sie allerdings die Billigkeit über die strenge Gesetzesauslegung walten lassen, welche eine Verurtheilung erfordern würde.

Die Aufsicht über die Befolgung und Ausführung der zur Sicherung und Annehmlichkeit des Betriebes gegebenen polizeilichen Bestimmungen liegt den ordentlichen Polizeibehörden ob, welche sich indeß hierzu einer Mitwirkung der Schaffner bedienen[7]), sodaß letztere in gewissem Sinne Hülfspersonen der Polizei, jedoch keine polizeilichen Vollstreckungsbeamte[8]) im Sinne GVG v. 27. Januar 1877 § 34b, 85 sind. Auf die ihnen übergeordneten Werkthätigen oder Leiter des Betriebes erstreckt sich diese Polizeigewalt nicht, worin ein wesentlicher Unterschied gegenüber der eisenbahnpolizeilichen[9]) Beaufsichtigung liegt. Insbesondere geht dem Straßenbahnbetriebsunternehmer das Recht zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen[10]) ab.

Die eigene körperliche Sicherheit der Bevölkerung in der Weise zu schützen, daß zur Verminderung der Unfälle durch eigene Unvorsichtigkeit Zuwiderhandlungen erlassener Verhaltungsmaßregeln gesetzlich für strafbar erklärt werden, wird zwar vereinzelt für er-

---

[7]) Das Nähere oben § 34 S. 78—81.

[8]) Diese Eigenschaft wohnt den Eisenbahnschaffnern bei. Eger: Eisenbahnrecht § 47 II 132.

[9]) Vergl. dieselbe bei Eger: Eisenbahnrecht § 49 II 148.

[10]) Ob Polizeischutz und wieweit im Straßenbahnwesen genügt, ist unter Würdigung der Gegenansichten untersucht in Schutzbedürfniß § 34 S. 116ff. Einen Straffall gegen Betriebsunternehmer s. unten § 110[10].

sprießlich gehalten und erstrebt[11]), hat indeß in Deutschland bisher keine Anwendung gefunden. Es ist auch zu bezweifeln, daß jemand, der sein Leben und seine Gesundheit im unvorsichtigen Handeln preiszugeben gewillt ist, durch die Aussicht mit Geld oder geringer Haftstrafe belegt werden zu können, von seinem waghalsigen Beginnen abgeschreckt werden wird[12]).

c) Das Verfahren in Straßenbahn-Strafsachen.

§ 110. Die Gestaltung desselben.

Das Strafverfahren ist in Deutschland auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens ein einheitliches. Es beruht auf der Strafprozeßordnung für das Deutsche Reich vom 1. Februar 1877 nebst Einführungsgesetz vom selben Tage[1]). Nach demselben gelangen sowohl die im Strafgesetzbuche vorgesehenen, als auch die in Polizeivorschriften begründeten, das Straßenbahnwesen betreffenden strafbaren Handlungen zur Erledigung. Hierin tritt ein wesentlicher Unterschied gegenüber den Eisenbahnen zu Tage, für welche ein auf der StPrO §§ 453—458 beruhendes bahnpolizeiliches Strafverfahren zu gelten pflegt[2]). Danach fehlen namentlich auch für die Verfolgung polizeilicher Strafvorschriften den Straßenbahnbetriebsunternehmungen diejenigen Befugnisse, welche landesgesetzlich hinsichtlich der vorläufigen Festnahme von Bahnpolizeizuwiderhandlern, sowie des Erlasses von Strafbefehlen den Eisenbahnverwaltungen bisweilen zugestanden sind. Das Verfahren selbst gestaltet sich nach der Schwere der verübten Strafthaten verschieden und wird je nachdem, ob die erste Urtelsbehörde das Landgericht oder das Amtsgericht bildet, sowie ob der Verhandlung ein Strafbefehl vorausgeht, in landgerichtliches, amtsgerichtliches und Polizei-Strafverfahren unterschieden.

---

[11]) z. B. Oesterr. StGEntw. §§ 482, 483; K. Hilse: Schutzbedürfniß § 11 S. 40; oben § 107 S. 326.

[12]) K. Hilse: UnfallsgG § 79 S. 259 ff.; Schutzbedürfniß § 31 S. 105 ff.

[1]) RGB 1877 S. 253—348.

[2]) Eger: Eisenbahnrecht § 48 II S. 140.

I. Die Strafverfolgung in Uebertretungssachen beginnt ohne Unterschied [3]), ob sie auf dem Strafgesetzbuche oder Polizeiverordnungen beruhen, mit dem Erlasse einer Strafverfügung, gegen welche binnen einer Woche auf gerichtliche Entscheidung angetragen werden darf. Für die Anbringung des Antrages ist als zuständige Stelle die Polizeibehörde, welche die Strafverfügung erlassen hat, oder das zuständige Amtsgericht bezeichnet. Der Antrag kann schriftlich oder mündlich gestellt werden. Die Akten gelangen durch Vermittelung der Amtsanwaltschaft an das Amtsgericht. Bis zu ihrer Uebersendung kann die Polizeibehörde die Verfügung zurücknehmen. Gegen die Versäumung der Antragsfrist ist Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gestattet. Die Straffestsetzung muß die Beschaffenheit der Uebertretung sowie Zeit und Art der Verübung unter Angabe der Beweismittel, die Straffestsetzung nebst der sie begründenden Strafvorschrift, die Belehrung über das Rechtsmittel, endlich die Angabe der Strafzahlungsstelle enthalten.

Die gerichtliche Entscheidung erfolgt durch den Amtsrichter unter Mitwirkung von zwei Schöffen, weshalb man von Schöffengericht spricht, in mündlicher, öffentlicher Verhandlung im Beisein des Beschuldigten oder seines Vertheidigers, während das Ausbleiben des unvertretenen Angeklagten als Antragsrücknahme gilt. Gegen das Urtel darf binnen sieben Tagen Berufung an das Landgericht und gegen dessen Entscheidung binnen sieben Tagen Revision eingelegt werden, für welche die Oberlandesgerichte und für Preußen mit verschwindenden Ausnahmen das Kammergericht zuständig sind.

II. Eine Anzahl leichterer Vergehen [4]) gehört gleichfalls zur Zuständigkeit der Schöffengerichte. Es fällt hier jedoch die Straffestsetzung weg. Auf Anklage wird durch einen besonderen Gerichtsbeschluß der Strafkammer die Einleitung des Hauptverfahrens und Ueberweisung desselben an das Schöffengericht ausgesprochen, sowie der Beschuldigte unter Mittheilung des Beschlusses zur mündlichen Verhandlung geladen. Nur ausnahmsweise darf er vom Erscheinen entbunden, letzteres vielmehr selbst unter Anwendung von Sicherheitshaft erzwungen werden. Im übrigen bietet das Verfahren keine Abweichung von dem vorerörterten.

---

[3]) StPO § 435—458.

[4]) z. B. oben §§ 105, 106 I, 108 II c.

III. Alle übrigen Fälle werden im ersten Rechtsgange vor Strafkammern[5]), welche dann durch fünf Mitglieder besetzt sind, und im zweiten vor das Reichsgericht gehören, welches durch Einlegung der Revision mit ihnen befaßt wird. Das Schwurgericht wird hier kaum[6]) in Wirksamkeit treten. Das Verfahren beginnt für den Beschuldigten mit Zustellung der Anklage behufs Gegenäußerung binnen sieben Tagen[7]), wonächst über die Einleitung des Hauptverfahrens zu befinden ist. Wird solche beschlossen, so erfolgt Ladung zur Hauptverhandlung unter Mittheilung des Einleitungsbeschlusses. Für dieselbe darf der Beschuldigte Entlastungsbeweis antreten: überdies ist er befugt, Beweismittel und Zeugen zur Hauptverhandlung mitzubringen[8]). Er hat unbedingt das letzte Wort in der Verhandlung. Sich eines Vertheidigers zu bedienen, als welcher außer den Rechtsanwälten noch die Rechtslehrer Deutscher Hochschulen zugelassen werden müssen[9]) und andere Sachkundige zugelassen werden dürfen, ist jedem Angeklagten unbenommen.

IV. In Strafsachen kennt man als Rechtsmittel den Ein-

---

[5]) Bahnkörperzerstörung, sowie oben §§ 104^{3}, 105, 106^{I}, $108^{II\,a}$.

[6]) z. B. oben §§ 104^{3}, 108^{I}.

[7]) Diese Gegenäußerung muß, um Erfolg zu versprechen, nicht blos die Anführung von Beweismitteln, sondern auch die Angabe der Umstände enthalten, welche durch dieselben erwiesen werden sollen. Auch dürfen schon hier die Rechtsausführungen erbracht werden, aus welchen die Unanwendbarkeit der Strafbestimmungen folgern soll, wegen deren Verletzung Anklage erhoben worden ist. Da die Verhandlung wegen Einleitung des Hauptverfahrens nicht öffentlich erfolgt, während die Hauptverhandlung öffentlich stattfindet, sollten die Gegenäußerungen besonders dann nicht verabsäumt werden, so oft die Entlastung auf Umstände gestützt wird, deren öffentliche Erwähnung unbequem werden kann. Wenn also z. B. ein Kutscher wegen fahrlässiger Körperverletzung angeklagt wird, weil er zu spät gebremst habe und sich durch den Einwand entlasten kann, daß die Bremsvorrichtung nicht in Ordnung gewesen sei, so wird die Erwähnung dieses Umstandes, die man dem Kutscher doch nicht verübeln kann, der Tagespresse Stoff geben, die Betriebsunternehmerin zu tadeln, während diese Möglichkeit wegfällt, wenn dieselbe Thatsache im Vorverfahren erledigt und daraufhin das Hauptverfahren verworfen wurde.

[8]) Die Stellung von Fragen an die in der Hauptverhandlung anwesenden Zeugen darf nur dann abgelehnt werden, wenn dieselben »ungeeignet oder nicht zur Sache gehörig« befunden werden, dagegen nicht wegen thatsächlicher Unerheblichkeit. RG 25. Nov. u. 5. Dez. 1890 (Entsch. XXI 236).

[9]) Darunter auch diese technischer Hochschulen nach RG i. S. Scheithauer.

spruch durch Berufung auf gerichtliche Verhandlung gegen Polizeistraffestsetzungen, die **Berufung** gegen schöffengerichtliche[10]) und die **Revision** gegen landgerichtliche Urtheile. Ihnen ist gemeinsam, daß die Einlegung während einer siebentägigen Nothfrist zu erfolgen hat, welche vom Tage der Urtelsverkündiguug läuft, wenn diese im Beisein des Angeklagten erfolgte, dagegen bei Verhandlung in seiner Abwesenheit erst mit der Urtelszustellung beginnt. Die Revision muß entweder zu Protokoll erklärt, oder von dem Vertheidiger eingereicht sein, darf überdies nur auf Verletzung von Strafrechts- oder Strafverfahrensgrundsätzen gestützt werden; die beiden anderen sind äußerlich und inhaltlich an keine Formen gebunden.

V. Nur in denjenigen Fällen, wo gesetzlich die Einleitung des Strafverfahrens von einem Antrage des Verletzten abhängig ist, haben die Straßenbahnbetriebsunternehmer es in der Gewalt, die Strafverfolgung zu beeinflussen, indem sie das Stellen des Antrages, soweit ein solcher von ihnen auszugehen hat, unterlassen oder bei ihren antragsberechtigten Untergebenen hintertreiben. Sie sind nicht befugt, wegen Antragsvergehen gegen ihre Bediensteten für dieselben Strafverfolgung zu beantragen; dagegen ist ihnen unverwehrt, dieselben im Dienstaufsichtswege zum Einreichen von Anträgen zu bestimmen. Wo sie kein Antragsrecht haben, thun sie jedoch gut, ihnen strafbar scheinende Handlungen zur Anzeige zu bringen[11]), welche an keine Form gebunden ist. Ueber den Erfolg ihrer Anträge

---

[10]) Ihren Nutzen hat des Berl. Dampfstraßenbahn-Consortinm erfahren, gegen dessen Director der Amtsvorstand in Wilmersdorf, weil bei den starken Schneefällen des letzten Winters es nicht immer möglich war, die Fahrzeit einzuhalten, wegen Abweichungen vom polizeilich genehmigten Fahrplan eine polizeiliche Strafverfügung über 90 Mk. erlassen hatte, während die Polizeiverwaltungen von Charlottenburg und Schöneberg dies nicht gethan hatten. Auf den erhobenen Widerspruch hatte das Schöffengericht die Uebertretung für erwiesen erachtet und nur die Strafe auf 45 Mk. herabgesetzt. Infolge der eingelegten Berufung entschied die Strafkammer jedoch, daß es sich um elementare Ereignisse gehandelt habe, für deren Folgen auch die Staatseisenbahnen nicht znr Verantwortung gezogen würden, sodaß das Urtheil auf Freisprechung lautete. Fuhrhalter VII (1891) Nr. 28.

[11]) Aus Rücksichten für die eintretungspflichtigen Unfallsberufsgenossenschaften sollten sie Strafanträge stets herbeiführen, um Verfolgbarkeit von Ansprüchen ihnen zu erhalten; G 9. Juli 1884 § 96.

oder Anzeigen einen Bescheid zu geben, ist die Staats- oder Amts-Anwaltschaft nur bei Antragsvergehen verpflichtet. Die Antragsberechtigten dürfen in derarten Fällen gegen ablehnende Bescheide Beschwerde führen, und gegen den Beschwerdebescheid auf Erheben der Anklage klagbar werden, was indeß mit Kosten verbunden sein kann. Urtelsabschriften dürfen selbst beim Erbieten, die Schreibgebühren zu tragen, abgelehnt werden[12])

VI. In doppelter Weise ist eine Betheiligung der Verletzten bei dem Strafverfahren möglich, nämlich durch Privatklage[13]) oder durch Nebenklage[14]). Durch beide gewinnt man Einfluß auf die Vollstreckung[15]).

a) Erstere tritt auf Antrag wegen Beleidigung und Körperverletzung ein, ohne daß es einer vorgängigen Anrufung der Staatsanwaltschaft bedarf, und erfolgt auf Kosten des Unterliegenden. Die Klage kann schriftlich eingereicht oder zum Protokoll des Gerichtsschreibers erklärt werden, wird dem Beschuldigten zur Gegenerklärung und der Staatsanwaltschaft zur Kenntnißnahme mitgetheilt, und kann bis zur Verkündigung des Urtils zurückgenommen werden.

b) Unter Nebenklage versteht man den Anschluß an eine erhobene öffentliche Klage, welche demjenigen zusteht, auf dessen Betrieb wegen einer gegen sein Leben, seine Gesundheit, seine Freiheit, seinen Personenstand oder seine Vermögensrechte gerichteten strafbaren Handlung die öffentliche Klage herbeigeführt war, oder welcher die Zuerkennung einer Buße[16]) verlangen darf. Die Anschlußerklärung ist bei dem Gerichte schriftlich einzureichen und widerrufbar. Durch den zugelassenen Anschluß erlangt man die Rechte des Privatklägers, als welcher man in der Hauptverhandlung persönlich oder durch einen Anwalt erscheinen und seine Gerechtsame ausführen darf. Ueberdies ist man unabhängig von der

---

[12]) Preuß. Besch. 9. Dez. 1887 (Nr. 12564) bei K. Hilse: Unfallsfürsorge 29, jedoch nicht der Straßenbahnberufsgenossenschaft nach G 6. Juli 1884 § 101.

[13]) StPO §§ 414—434.

[14]) StPO §§ 436—446.

[15]) StPO § 498.

[16]) Oben § 92 S. 283, unten § 114[5], S. 347.

Staatsanwaltschaft zur Einlegung von Rechtsmitteln befugt, weshalb man selbst bei Ausbleiben ein Urtel zugestellt erhält. Dagegen wird durch den Anschluß der Fortgang des Verfahrens nicht aufgehalten.

II. Schutz der Vermögensrechte.

§ 111. Die gerichtliche Geltendmachung der Rechte.

Zum Schutze seines Rechtes gegen Verletzung selbst Gewalt anzuwenden, ist im Gebiete der Straßenbahnen nur zur Abwehr einer versuchten rechtswidrigen Aenderung bestehender Verhältnisse und in den Schranken der Vertheidigung gegen drohendes Unrecht erlaubt. Dies nennt man Nothwehr. Darüber hinaus ist jede Selbsthülfe unzulässig, wenngleich sie vielleicht zur Befriedigung einer begründeten Forderung geschieht entweder durch Wegnahme von Sachen des Schuldners oder durch Ausübung eines Zwanges auf denselben, um ihn zu einer schuldigen Handlung zu bestimmen. Der regelmäßige Weg, auf welchem Rechte gegen Bestreitung und Verletzung anderer geltend zu machen sind, ist vielmehr die Anrufung der richterlichen Gewalt, der Rechtsweg. Diese hat einerseits über das Dasein eines Rechtes, sofern es streitig ist, zu entscheiden und andererseits dem anerkannten Rechte Erfüllung der entsprechenden Verbindlichkeit zu erwirken. Dies ist die Aufgabe der bürgerlichen Rechtspflege.

Ausgeübt wird solche gegenwärtig im Bereiche der Vermögensrechte durch ordentliche Gerichte, Schiedsgerichte und Gewerbegerichte in einem geordneten Verfahren, dessen Förmlichkeiten genau zu beachten sind, widrigenfalls solches nichtig ist. Gemeinsam ist ihnen, daß ihre Thätigkeit nicht von Amtswegen eintritt, sondern von demjenigen anzurufen ist, welcher sie beansprucht, weil er in seinem Rechte verletzt zu sein glaubt, daß der Gegner seine Einwendungen geltend machen darf, daß die Wahrheit der Behauptungen, auf welche das Recht oder Unrecht gestützt wird, bewiesen werden muß, daß der erkennende Richter sein Urtel schließlich abzugeben hat, welches meist der Nachprüfung in einem weiteren Ver-

fahren unterliegt, daß endlich eine besondere staatlich hiermit betraute Person mit demjenigen Zwange in Thätigkeit tritt, welcher zur Ausführung des Richterspruches etwa noch nothwendig ist. Hiernach sind Klage, Einwendungen, Beweisführung, Urtel, Rechtszug und Zwangsvollstreckung zu besprechen, sowie ferner die Verfassung und Zuständigkeit der einzelnen Gerichte darzustellen, welche in ordentliche und außerordentliche unterschieden werden. Von den letzteren haben die Schieds- und die Gewerbegerichte Erwähnung zu finden. Die ordentliche streitige Gerichtsbarkeit wird durch Amtsgerichte und Landgerichte, durch Oberlandesgerichte, durch das Reichsgericht oder durch ein oberstes Landesgericht ausgeübt.

a) Die ordentliche streitige Gerichtsbarkeit.

§ 112. Die ordentlichen Spruchgerichte.

Zur Rechtsprechung in Streitfällen aus dem Bereiche des Straßenbahnwesens sind in der Regel die ordentlichen Gerichte desjenigen Ortes zuständig, an welchem der Beklagte d. h. derjenige, welcher Recht geben soll, seinen Gerichtsstand hat. Ausländische Betriebsunternehmer[1]) pflegen jedoch verpflichtet zu sein, am Gerichte für den Ort ihres Betriebes Recht zu nehmen. Die Gerichtsverfassung ist für Deutschland eine einheitliche, sie beruht auf der Civilprozeßordnung, dem Gerichtsverfassungsgesetze und der Rechtsanwaltordnung vom 30. Januar 1877 bezw. 1. Juli 1878. Abgesehen von einzelnen hier nicht in Betracht kommenden Formen, sind als Spruchbehörden in Straßenbahnstreitsachen zu unterscheiden: Amtsgerichte, Civilkammern der Landgerichte, Kammern für Handelssachen.

I. Die Amtsgerichte[2]) sind mit einem Richter besetzt, welcher unter Mitwirkung eines Gerichtsschreibers verhandelt. Sie sind zur Urtelsfällung zuständig, sofern der Streitwerth 300 Mark

---

[1]) Oben § 50 S. 139; CPO § 53; Fitting der Reichscivilproceß § 19 S. 50.

[2]) CPO §§ 456 ff.

nicht übersteigt, sowie unbekümmert um den Streitwerth bei Streitigkeiten wegen Viehmängel und aus Miethsverhältnissen, ferner zum Erlasse eines Mahnbefehles in beliebiger Höhe befugt[3]).

II. Die Civilkammern der Landgerichte sind mit drei Berufsrichtern besetzt. Sie sind zuständig zur Nachprüfung amtsgerichtlicher Urtels und zur Entscheidung von Streitfällen im Werthe von mehr als 300 Mark.

III. Vor die mit einem Berufsrichter als Vorsitzenden und zwei Kaufleuten besetzten Kammern für Handelssachen der Landgerichte gehören solche Streitsachen, welche Handelsgeschäfte zum Gegenstande haben und nach ihrem Werthe den Landgerichten unterstehen würden. Wegen ihrer Kaufmannseigenschaft sind Aktiengesellschaften als Betriebsunternehmer vielfach ihrem Urtheile unterworfen[4]).

IV. Die Nachprüfung der Urtel von Civil- und Handelskammern der Landgerichte gebührt den Oberlandesgerichten, welche in Civilsenaten durch fünf Mitglieder darüber befinden.

V. Soweit eine Nachprüfung oberlandesgerichtlicher Urtels überhaupt zuläßig, geschieht solche abgesehen von Bayern und Württemberg, welche oberste Landesgerichte haben, ausnahmslos durch das Reichsgericht, welchem überdies aus Bayern und Württemberg Streitfälle zu unterbreiten sind, welchen das Reichsrecht zu grunde liegt, während solche des Landrechtes durch ihre obersten Landesgerichte erledigt werden. Hier wie dort sind Civilsenate für derlei Angelegenheiten gebildet.

§ 113. Klage und Widerklage.

Die Handlung, durch welche die richterliche Hülfe in Anspruch genommen wird, heißt Klage[1]). In amtsgerichtlichen Streitsachen

---

[3]) CPO §§ 628 ff.

[4]) CPO §§ 230 ff.

[5]) GVG §§ 100 ff. Solches ist z. B. in einem Rechtsstreite Brückmann gegen die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft festgestellt worden.

[6]) GVG §§ 12, 119 ff.

[7]) GVG §§ 12, 125 ff.

[1]) CPO § 230 ff.

kann sie jedermann ohne Mitwirkung eines Rechtsanwaltes schriftlich einreichen oder mündlich vor dem Gerichtsschreiber erklären, während im landgerichtlichen die Einreichung nur durch einen bei dem betreffenden Gerichte zugelassenen Anwalt geschehen darf. Zur Einreichung sind drei Abschriften nothwendig, deren eine das Gericht behält, während zwei zurückgegeben werden. Diese beiden hat sodann ein Gerichtsvollzieher zu bekommen, um die Zustellung zu bewirken, was in der Weise geschieht, daß er eine von beiden dem Beklagten übergiebt oder durch die Post übergeben läßt, der anderen aber die Bescheinigung der Uebergabe beifügt. Das mit der Bescheinigung der bewirkten Uebergabe versehene Schriftstück stellt die Klage-Zustellungsurkunde her.

Nothwendige Erfordernisse der Klage sind nur die genaue Bezeichnung des Klägers und des Beklagten nach Namen, Stand und Wohnung, die Angabe des Klagegrundes und -werthes, die Zusammenfassung dessen, was man im späteren Urtel[2]) ausgesprochen verlangt, und die Ladung des Beklagten, zur Einlassung auf die Sache vor Gericht zu erscheinen[3]).

Meist wird zwar der Antrag auf Zahlung eines Geldbetrages gerichtet sein, doch kann auch das Bestehen oder Nichtbestehen eines Rechtsverhältnisses den Klagezweck bilden. Man spricht dann von Feststellungsklage, deren Erhebung namentlich in Fällen geboten ist, wo kurze Verjährungsfristen vorliegen oder man im Zeitverlaufe den Beweis seiner Rechte verlieren würde, weshalb sie in Haftpflichts- und Schadensersatzfällen häufig vorkommt.

Gemeinüblich wird von benannten und unbenannten, persönlichen und dinglichen, einfachen und gemischten, Haupt-, Neben- und Widerklagen gesprochen. Hervorhebenswerth ist jedoch blos das Wesen der sachlich bedeutungsvollen Widerklage. So heißt

---

[2]) z. B. den Beklagten zur Zahlung von x Mark nebst Verzugszinsen seit .... kostenpflichtig zu verurtheilen und das Urtheil vorläufig für vollstreckbar zu erklären, oder zu verurtheilen, daß Beklagter aus dem erlittenen Unfalle Haftansprüche an die Klägerin nicht geltend machen dürfe. Muster für die verschiedenen Klagen giebt B. Hilse: Formulare für Handlungen der streitigen Gerichtsbarkeit, Berlin, Karl Heymann's Verlag, 3. Aufl., 1889.

[3]) Es genügt: Beklagter wird vor das Amtsgericht N. N. zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits zu dem umstehend anberaumten Termin geladen.

nämlich das im Laufe des Rechtsstreites erhobene Ansuchen des Beklagten, im nämlichen Verfahren gegen den Kläger über einen Anspruch zu erkennen, welcher entweder mit dem in der Klage geltend gemachten Anspruche oder mit den dagegen vorgebrachten Vertheidigungsmitteln im Zusammenhange[4]) steht. Die gemeinsame Verhandlung beider Ansprüche in dem nämlichen Verfahren darf, wenn sie ohne Gefahr der Verwirrung möglich und die Zuständigkeit des Gerichts nicht unbedingt ausgeschlossen ist, in der Regel nicht abgelehnt werden. So ist z. B. zulässig und empfiehlt sich sogar für die Straßenbahnbetriebsunternehmer, der Klage aus der Haftpflicht wegen eines Theilbetrages durch die Widerklage zu begegnen, das Bestehen keiner Haftverbindlichkeit auszusprechen, weil so der ganze Anspruch in Streit kommt und man sich die sonst vielleicht ausgeschlossene Möglichkeit wahrt, den Streitfall dem Reichsgerichte zu unterbreiten.

Durch Anbringen der Klage entsteht Rechtshängigkeit[5]), welche zwar nicht die Verfügung über den Streitgegenstand hindert, wohl aber bewirkt, daß das Veräußerungsgeschäft auf den Rechtsstreit keinen Einfluß hat und daß die Verjährung des Rechtes unterbrochen wird. Der Klageantrag darf erweitert oder beschränkt oder hinsichtlich des geforderten Gegenstandes umgestaltet, die Sache oder Rechtsausführung ergänzt oder berichtigt, der Klagegrund dagegen nicht geändert werden. Deshalb thun die zur Anstellung einer Klage gezwungenen Betriebsunternehmer gut, vornehmlich darauf zu achten, daß in ihrem Auftrage an den Sachwalter oder in der selbsteingereichten Klage der Klagegrund richtig angegeben werde, um die sonst unvermeidlichen Kosten der Zurückweisung zu vermeiden.

So oft Zahlung einer bestimmten Geldsumme oder Leistung einer bestimmten Menge vertretbarer Sachen den Klagegrund bildet, ist im Mahnverfahren[6]) ein einfacherer Weg geboten, auf welchem man selbst bei einem Streitwerth über 300 Mark das Amtsgericht

---

[4]) CPO §§ 251, 253; Fitting §§ 12[10], 40[III] S. 34, 107.

[5]) Eine solche liegt vor, sobald der Beschädigte den Antrag auf Buße beim Strafrichter gestellt hat, solange das Strafverfahren schwebt bezw. der Antrag auf Buße nicht zurückgenommen ist. Oben §§ 92, 110 S. 283, 340.

[6]) CPO § 628 ff.

mit der Sache befassen und einen Rechtsanwalt entbehren kann. Man beantragt dann den Erlaß eines Zahlungsbefehles in einem die Streitgegner und das Gericht bezeichnenden den erhobenen Anspruch begründenden und beziffernden Gesuche, welches nur einmal eingereicht zu werden braucht. Uebrigens können Klagen durch Vererbung auf einen anderen übergehen, das Klagerecht an andere übertragen, dritte durch die Streitverkündigung in die Sache verwickelt, damit aber zur Ausführung ihrer Gerechtsame gebracht werden[7]), wenn entweder der Kläger oder der Beklagte sie zu seinem Beistand zuzieht, weil er im Unterliegungsfalle sich an sie zu halten beabsichtigt.

§ 114. Einreden und Gegeneinreden.

Gegen die erhobene Klage und den darin liegenden Vorwurf der Rechtsverletzung steht dem Beklagten die Vertheidigung zu. Dieselbe kann bestehen entweder im Ableugnen der Thatsachen, wodurch das Recht des Klägers angeblich begründet sein soll (z. B. daß er im Straßenbahnbetriebe einen Unfall erlitten hat), oder durch Anführung von Thatsachen, aus welchen das Bestehen des Klagerechtes widerlegt wird, oder durch Geltendmachung von Gegenansprüchen, oder durch Rechtsausführungen d. h. der Nachweis, daß aus den vom Kläger angeführten Thatsachen die Berechtigung zu seinem Antrage nicht folge. Das zur Vertheidigung Vorgebrachte macht die Einrede aus. Diese Bezeichnung gebührt indeß streng genommen blos dem Vorbringen von Thatsachen, die das Klagerecht widerlegen oder ein Gegenrecht begründen sollen und deshalb von dem Beklagten zu beweisen sind. Von den verschiedenen Arten der Einreden, welche gemeinüblich in verzögerliche und zerstörende getrennt werden, sind hervorzuheben:

1. die verzögerlichen der Unzuständigkeit des Gerichtes, Unzulässigkeit des Rechtsweges, Rechtshängigkeit[2]), mangelnden Sicherheit für die Kosten, Nichterstattung der Kosten des Vorverfahrens, mangelnden Prozeßfähigkeit oder gesetzlichen Vertretung,

---

[7]) Die möglichen Fälle bei Fitting § 21 ff. S. 55 ff.

[1]) CPO §§ 247 ff.; Fitting § 39 S. 105 ff.

[2]) Oben § 92, 110b S. 283, 340.

welche gleichzeitig und vor der Verhandlung zur Hauptsache vorzubringen sind, dann aber bewirken, daß über sie besonders zu verhandeln und zu entscheiden ist, wenn ihretwegen die Verhandlung zur Hauptsache verweigert wird, und deshalb auch prozeßhindernde heißen;

2. des eigenen Verschuldens und der höheren Gewalt, welche in Haftpflichtsachen eine bedeutsame Rolle spielen [3]);

3. der Arglist oder des Betruges, welche darauf hinausläuft, daß auf unlautere Weise diejenigen Thatsachen herbeigeführt sind, auf welche der Anspruch gestützt wird;

4. der Verjährung d. h. des Vorbringens, daß Kläger diejenige Zeit [4]) ungenützt habe verstreichen lassen, innerhalb welcher er bei Verlust des Klagerechtes seinen Anspruch hätte geltend machen sollen, wobei streitig ist, ob der Richter nicht von Amtswegen und ohne Vorbringen des Beklagten zu prüfen hat, ob fristzeitig geklagt ist;

5. Der Rechtskraft, d. h. des Gebundenseins an ein unanfechtbares Urtel, sodaß auf den Klagegegenstand nicht mehr zurückgegangen werden dürfe. Dieser Einwand kann gegen Schadensersatzklagen wegen Körperverletzung auf ein Strafurtel gestützt werden, durch welches, wie beim Antrage auf Buße, aus dem nämlichen Vorgange erkannt worden ist [5]);

6. der Verrechnung, d. h. daß die Forderung durch einen gleich hohen Schuldbetrag des nämlichen Klägers getilgt sei, welcher mit Rücksicht auf den Klageanspruch nicht verfolgt, sondern in Zahlungsstatt überlassen sei;

---

[3]) Oben § 82 S. 241 ff.

[4]) Verjährung der Klage ist gerechtfertigt theils durch die Nachlässigkeit des Klageberechtigten, theils durch die Rücksicht auf den Beklagten, um diesen gegen Erhebung von Rechtsansprüchen in einer Zeit zu schützen, wo die Beweisführung ihm vielleicht nicht mehr möglich ist. Sie ist nicht mit der Ersitzung zu verwechseln, welche eine Erwerbsart des Eigenthums ist und auf der Rechtsvermuthung beruht, daß, wer eine gewisse Zeit hindurch unter bestimmten Voraussetzungen eine Sache besessen oder ein Recht fortgesetzt ausgeübt hat, als dessen Eigenthümer gilt. Die Fristen der Klageverjährung sind neuerdings sehr verkürzt worden z. B. in Haftpflichtssachen auf zwei Jahre (oben § 82 S. 238), wegen Schadensersatzansprüche in Preußen drei Jahre, in Sachsen bisweilen nur ein halbes Jahr (oben § 91 [7] S. 280).

[5]) Oben § 92 S. 283, § 110 S. 340.

7. Der nicht eingehaltenen Reihenfolge, der sich z. B. die aushülfsweise Verpflichteten bedienen dürfen, solange der Hauptschuldner noch nicht belangt worden war[6]).

In der Regel können Einreden nur aus den persönlichen Beziehungen der am Streite Betheiligten entnommen werden. Wird indeß von dem Rechtsnachfolger eines Anderen geklagt, so muß Kläger alle Einreden gegen sich dulden, welche seinem Rechtsvorgänger hätten entgegengesetzt werden dürfen.

Dem Vorbringen des Beklagten kann der Kläger und dessen Gegenerklärung der Beklagte nochmals widersprechen. Hierfür waren Replik, Duplik vormals gebräuchlich. Jetzt werden sämmtliche Schriftsätze dieser Art »vorbereitende« genannt. Der Beklagte soll zwar den seinigen binnen zwei Drittel der Frist, welche zwischen Zustellung der Klage und dem Verhandlungstermine liegt, dem Kläger zustellen. Die Unterlassung dessen führt indeß nicht zum Verluste der Einreden oder zu sonstigen Nachtheilen, weshalb sie heut mißbräuchlicherweise die Regel und ihr Innehalten die Ausnahme bildet.

Man spricht auch von Beweiseinreden, worunter Einwendungen gegen die Zulässigkeit einer Beweisantretung oder die Glaubwürdigkeit eines Beweismittels des Gegners zu verstehen sind. Ihr Vorbringen geschieht meist erst gelegentlich der Beweisaufnahme. Sie können thatsächlicher, oder rein rechtlicher Natur sein, je nachdem durch sie selbständige, die Beweisfähigkeit entkräftende Thatsachen erbracht werden, z. B. daß ein Zeuge eidesunfähig erklärt, eine Urkunde gefälscht sei, oder nur bei den vorhandenen Thatumständen die rechtliche Unzulässigkeit ihrer Verwerthung als Beweismittel behauptet wird.

§ 115. Beweis.

Ob eine Thatsache wahr sei oder nicht, entzieht sich der Selbstwahrnehmung des Erkenntnißrichters. Sein Ausspruch hat indeß die Richtigkeit der sachlichen Behauptungen zur Voraussetzung, weil der Sachverhalt den Untersatz für sein Urtel bildet. Deshalb

---

[6]) Fälle s. oben § 90 S. 277; § 93 S. 286.

muß sein mangelndes Selbstwissen durch äußere Mittel ergänzt werden, die man Beweismittel nennt. Sie bezwecken das richterliche Wissen in thatsächlicher Hinsicht herzustellen. Als solche gelten:

I. Richterlicher Augenschein[1]), d. h. jede amtliche Sinneswahrnehmung des Richters, z. B. Besichtigung eines Bauwerks, ohne Unterschied, ob sie beantragt oder von Amtswegen erfolgt war.

II. Zeugen[2]), worunter unbetheiligte Personen zu verstehen sind, welche dem Richter etwas von ihnen selbst Wahrgenommenes mittheilen. Sie haben ihre Aussage meist zu beeiden. Ihre Vernehmung erfolgt im Beisein der Parteien durch das Gericht. Der Zeugnißpflicht kann man sich nur unter gewissen gesetzlichen Voraussetzungen entziehen. Auf einen vorgeschlagenen Zeugen darf man nur bis zu Beginn seiner Vernehmung verzichten. Vorgeschlagen kann der Zeuge auch über andere, als die in sein Wissen gestellten Thatsachen vernommen werden.

III. Sachverständige[3]), von denen die zur richtigen Beurtheilung eines gewissen Sachverhalts erforderliche besondere Sachkenntniß verlangt wird, durch welche sie das in dieser Hinsicht mangelhafte Erkenntnißvermögen des Richters unterstützen sollen. Ihre Auslassung, die beeidet werden muß, heißt Gutachten; ihre Auswahl hängt vom Ermessen des Richters ab, der dabei an die Parteienvorschläge nicht gebunden ist. Ein Sachverständiger kann nur aus gleichen Gründen, wie ein Richter, abgelehnt werden und darf, wenn er sich zur Erstattung von Gutachten vor Gericht bereit erklärt hat, oder für solche Gutachten öffentlich bestellt ist, oder seinem Berufe nach die erforderliche Sachkenntniß besitzt, Abgabe des Gutachtens nur aus denselben Gründen verweigern, aus denen ein Zeuge das Zeugniß weigern darf. Solche Gründe sind, wenn man: 1. in der Sache selbst Partei ist, oder betreffs dieser zu einer Partei in dem Verhältnisse eines Mitberechtigten, Mitverpflichteten oder Ersatzpflichtigen steht; 2. Ehemann der Partei oder 3. mit der Partei in gerader Linie verwandt, verschwägert

---

[1]) CPO §§ 336, 337.
[2]) CPO §§ 330—366.
[3]) CPO §§ 367—379.

oder durch Adoption verbunden, in der Seitenlinie bis zum dritten Grade verwandt, verschwägert oder bis zum 2. Grade verschwägert ist, auch wenn die Ehe nicht mehr besteht; 4. Prozeßbevollmächtigter oder Beistand oder gesetzlicher Vertreter der Partei ist; 5. als Gerichtsperson thätig ist; 6. in einer früheren Instanz mitwirkte. Wie der Richter, kann auch der Sachverständige auf Antrag der Partei wegen Besorgniß der Befangenheit abgelehnt werden. Das Gutachten darf schriftlich erstattet werden und ist angemessen zu vergütigen.

IV. Urkunden[4]), welche zu unterscheiden sind in öffentliche, d. h. vom Gerichte, Behörden, Notaren oder sonstigen mit öffentlichem Glauben ausgestatteten Personen zu Stande gebrachte, und in private. Letztere bedürfen wieder des Beweises ihrer Echtheit, der durch Eid geführt werden kann. Beweiskräftig sind nur die Urschriften oder Ausfertigungen, dagegen nicht unbeglaubigte Abschriften. Zu ihrer Vorlegung sind die Parteien verpflichtet. Unter Umständen können auch dritte Unbetheiligte im Wege eines besonderen, gegen sie gerichteten Verfahrens (Editions-Verfahren) zur Vorlegung ihnen gehöriger Urkunden gebracht werden. Uebrigens haben nicht nur Schriftstücke, sondern auch andere Gegenstände, z. B. Zeichnungen, Pläne, Kerbhölzer unter Umständen Urkundeneigenschaft.

V. Eid[5]). Das durch feierliche Wortformel (Anrufung Gottes zum Zeugen der Wahrheit und Rächer der Unwahrheit) bekräftigte Vorbringen soll der Richter für wahr halten, sobald er diesen Eid selbst abnahm. Man unterscheidet den freiwilligen (welcher wieder ein zugeschobener oder zurückgeschobener sein kann) von dem nothwendigen, welchen der Richter zur Ergänzung mangelhaften Beweises fordert, auf welchen deshalb zu erkennen ist und dessen Abnahme nur auf Grund eines Urtels erfolgen kann. Er ist ein Wahrheitseid, wenn er dahin geht, daß eine Thatsache wahr oder unwahr sei, oder ein Ueberzeugungseid, daß man die Thatsache für wahr halte.

VI. Die Beweispflicht hat derjenige, welcher eine That-

---

[4]) CPO §§ 380—409; oben § 84[2] S. 257.

[5]) CPO §§ 410—449; oben § 92[6] S. 282.

sache vorgebracht hat, also der Kläger für die Klage-, der Beklagte für die Einwandsbehauptungen. Verabsäumt er solches, so wird sein Vorbringen für nicht angebracht, bezw. die Thatsache als widerlegt angesehen. Welche Thatsachen und durch welche Mittel sie zu beweisen sind, sowie wen die Beweislast trifft, hat auf Grund der Hauptverhandlung der Richter durch Beschluß (Beweisbeschluß) auszusprechen.

VII. Die Beweisaufnahme[6]) erfolgt in der Regel erst nach geschlossenem Hauptverfahren über den anhängigen Rechtsstreit, entweder vor dem Erkenntnißgerichte oder durch einen dazu ersuchten Richter. Bei der Frage, ob eine Thatsache bewiesen sei gilt der Grundsatz der freien Beweiswürdigung, d. h. das Gericht hat nach freier Ueberzeugung zu entscheiden, ob sie für wahr oder unwahr zu halten sei und zwar mit Rücksicht nicht blos einer stattgefundenen Beweisaufnahme, sondern auf den gesammten Inhalt der Verhandlungen. Doch muß es sich von den Gründen seiner Ueberzeugung bestimmte Rechenschaft[7]) geben und dieselben im Urtheile anführen. An feste gesetzlich vorgeschriebene Beweisregeln ist es nur ausnahmsweise[8]) gebunden.

VIII. Sicherung des Beweises[9]) oder »Beweis-Aufnahme zum ewigen Gedächtniß«, wie solche nach der alten Rechtsbezeichnung gemeinüblich heut noch genannt wird, kann indeß schon vor eingeleitetem Rechtsstreite stattfinden, und muß dies z. B. im Zwangsenteignungsverfahren nach ergangenem Dringlichkeitsbeschlusse geschehen, so oft ein Beweis durch richterlichen Augenschein, durch Sachverständige oder Zeugen geführt werden soll und der Verlust des Beweismittels durch drohenden Untergang der Sache oder Verlust der Person zu besorgen ist. Das Gesuch ist beim Amtsgericht anzubringen, muß die Thatsachen, über welche, sowie die Beweismittel, durch welche Beweis erhoben werden soll,

---

[6]) CPO §§ 320—335.

[7]) CPO § 259, EinfG §§ 14, 17.

[8]) z. B. wo eine Rechtsvermuthung landesgesetzlich vorgeschrieben ist, wie durch ALR I 6 §§ 25, 26, wonach für den Schadensurheber angesehen werden soll, wer gegen eine zur Schadensabwendung erlassene Polizeivorschrift gehandelt hat.

[9]) CPO §§ 447—445; oben § 87 S. 267, § 88 S. 269.

enthalten und entweder die Zustimmung des Gegners beibringen oder den Grund glaubhaft machen, aus welchem die Gefahr des Verlustes oder der erschwerten Benutzung des Beweismittels droht. Die Entscheidung über das Gesuch kann ohne vorhergegangene mündliche Verhandlung erfolgen. Die Bewilligung hat die Kraft eines unanfechtbaren Beweisbeschlusses. Die Beweisaufnahme geschieht nach den gewöhnlichen Regeln Die gewonnenen Beweisverhandlungen können später auch gegen den Antragsteller benutzt werden.

§ 116. Urtel und Vergleich.

I. Das Ergebniß des Rechtsstreites stellt das Urtel[1]) fest. Dasselbe ist der Schluß aus dem fest gestellten Sachverhalt (Untersatz) und der anzupassenden Rechtsregel (Obersatz).

Der Sachverhalt braucht nicht die sämmtlichen Merkmale zu enthalten, unter denen die beanspruchte Berechtigung zusprechbar war, also keineswegs jeder Rechtsstreit zu einem Obsiegen des Klägers zu führen. Je nachdem, ob das Urtel den Rechtsstreit abschließt oder nur eine Vorfrage entscheidet, werden End- und Zwischenurtel unterschieden. Eine Abart des ersteren ist das Theilurtel, welches nur über einen Theil der erhobenen Ansprüche entscheidet, während wegen des Ueberrestes noch weiter verhandelt wird. Das Endurtel ist entweder bedingt, wenn es die ausgesprochenen Folgen von der Leistung oder Nichtleistung eines Eides abhängig macht, oder unbedingt. Es kann dem Kläger jedes Verlangen ganz zubilligen oder ganz absprechen oder theilweis zu- und theilweis absprechen. Seinem Inhalte nach führt es also zur Verurtheilung oder zur Abweisung oder theilweis zu beiden zugleich.

Das wegen Ausbleiben des Gegners im Verhandlungstermine gefällte heißt Versäumnißurtel; liegt ihm ein Anerkenntniß des Beklagten zu Grunde, Anerkenntnißurtel. Auch das Versäumnißurtel kann abweisend ausfallen.

In formeller Hinsicht muß jedes Urtel außer der Bezeichnung der Parteien und des Erkenntnißgerichts enthalten:

---

[1]) CPO §§ 272—312.

1. den Thatbestand, d. h. eine gedrängte Darstellung des Sach- und Streitstandes aufgrund der mündlichen Parteivorträge unter Hervorhebung der gestellten Anträge;

2. die Entscheidungsgründe, d. h. die maßgebenden rechtlichen Erwägungen und Rechtsgrundsätze;

3. die Urtelsformel, d. h. die Entscheidung in kurzer und bestimmter Fassung. Die Abfassung erfolgt schriftlich; die Urschrift bleibt bei den Akten, während die Parteien auf ihren Antrag Ausfertigungen erhalten. Ein verkündetes Urtel darf von dem erlassenen Gerichte nicht mehr geändert werden, während eine Berichtigung von Schreib- oder Rechen-Fehlern und sonstigen ähnlichen Ungenauigkeiten auf Antrag zulässig ist. Ebenso darf binnen einer Woche die Aenderung des Thatbestandes wegen vorgefallener Ungenauigkeiten, Widersprüche u. s. w. verlangt werden.

II. Uebrigens braucht es nicht immer zum Urtel zu kommen. Vielfach werden schwebende Streitigkeiten durch einen vor dem Erkenntnißgericht zu Stande gekommenen Vergleich[2]) erledigt. Derselbe ist vollstreckbar. Die Vollstreckungsurkunde bildet die mit dem Attest der Vollstreckbarkeit versehene Gerichtsverhandlung, in welcher der Vergleich niedergeschrieben ist.

III. Ferner wird bisweilen durch Klagerücknahme[3]) das Urtel abgeschnitten. Ohne Einwilligung des Beklagten ist sie indeß nur so lange statthaft, bis dieser seine mündliche Verhandlung zur Hauptsache begonnen hat. Sie hat entweder mündlich im Verhandlungstermine oder vorher durch Zustellung eines Schriftsatzes zu geschehen. Sie bewirkt den Wegfall der Rechtshängigkeit, sowie die Pflicht des Klägers zur Tragung der Rechtsspruchkosten, schneidet indeß die Erhebung einer neuen Klage nicht ab.

§ 117. Rechtskraft.

Eine feste Geltung gleich als Recht erhält das Urtel erst durch die Rechtskraft[1]), die äußerlich die Betheiligten an das Urtel

[2]) CPO § 471[4].
[3]) CPO §§ 243, 247[5].
[1]) CPO §§ 293, 645 ff.; Einf. G § 19. Vergl. unten § 128 S. 376.

bindet, so daß sie dasselbe durch Einspruch oder Rechtsmittel nicht mehr anfechten können, und den *Inhalt* des Urtels an Stelle des ursprünglichen Rechtsverhältnisses treten läßt, auf welches die Betheiligten nicht mehr zurückgreifen können.

Sie entsteht nach erfolgter Zustellung entweder sofort, falls Rechtsmittel nicht mehr eingelegt werden können, andernfalls mit Ablauf der Rechtsmittelfrist. Mithin ist *Urtelszustellung* nöthig, welche von dem zu bewirken ist, welcher an dem Entstehen der Rechtskraft ein sachliches oder rechtliches Interesse hat.

Die Rechtskraft beschränkt sich meist nur auf die Streitführenden.

§ 118. Der Rechtszug und die Rechtsmittel.

I. Rechtsmittel sind die Formen, durch welche noch nicht rechtskräftig gewordene Entscheidungen vor einem höheren Gerichte angefochten werden können. Sie bestehen in der *Berufung*, der *Revision* und der *Beschwerde*. Berufung und Revision sind Rechtsmittel gegen ergangene Entscheidungen erster, bezw. zweiter Instanz. Die *Beschwerde* dient zur Anfechtung mannigfaltiger anderer Entscheidungen, deren geringe Bedeutung einfache Formen für die Anfechtung und ihre Erledigung als angemessen erscheinen läßt.

a. Die *Beschwerde*[1]) wird in *einfache* und *weitere* unterschieden. Sie kann nur in Fällen eingelegt werden, in denen sie durch besondere gesetzliche Vorschrift für zuläßig erklärt ist. Ueber sie entscheidet das zunächst höhere Gericht. Meist unterliegt sie dem Anwaltszwange (gegen Kostenverfügungen). Sie wird bei dem Gerichte, gegen welches sie gerichtet ist, eingelegt, welches sie dem vorgesetzten Gerichte abgiebt. Die Entscheidung kann ohne mündliche Verhandlung erfolgen. Bisweilen muß sie innerhalb

[1]) Es sind dies die Fälle der CPO §§ 46^{2}, 68^{2}, 97^{3}, 99^{3}, 118, 126^{3}, 229, 290^{3}, 301, 345^{3}, 352^{3}, 355^{3}, 371^{5}, 374^{2}, 604^{1}, 619^{2}, 621^{3}, 639^{2} 701, 813^{4}, 829^{3}. KonkO § 66^{3}. RAO §§ 35, 36^{2}. GBG §§ 4^{2}, 16^{2}, 47^{2} 48^{2}. GebO f. GBollz. § 22. GebO f. Zeugen und Sachverst. § 17^{3}. Von einer anderen Art von Beschwerde ist die Rede in GBG §§ 160, 183. (S. Begr. z. GBGEntw. § 130^{2}.

einer Nothfrist von zwei Wochen eingelegt werden und heißt dann sofortige.

b) Die Berufung[2]) gegen erstrichterliche Endurtels des Amtsgerichts geht an das Landgericht, gegen solche des Landgerichts an das Oberlandesgericht innerhalb der Nothfrist von einem Monat seit Urtelszustellung durch Ladung des Gegners vor das Berufungsgericht; sie kann nachträglich gerechtfertigt werden.

c) Revision[3]) ist gegen Urtels der Oberlandesgerichte bei dem Reichsgerichte, bezw. obersten Landesgerichte gleich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Berufungsurtels einzulegen und nur statthaft, wenn: 1. der angefochtene Betrag 1500 Mark übersteigt; 2. die Entscheidung nach GVG § 70 ausschließlich den Landgerichten zusteht; 3. unbekümmert um den Streitwerth es sich um Zuständigkeit des Gerichts, bezw. die Unzulässigkeit des Rechtsweges oder Unzulässigkeit der Berufung handelt.

Die Beschwerdepunkte sind anzuführen und zu begründen. Nur insoweit dies geschehen, wird der Gerichtshof mit der Sachberathung betraut.

d) Berufungs- und Revisionsanschluß[4]) ist das durch eingelegte Berufung oder Revision erlangte Recht des Gegners, seinerseits sich dem anschließen zu dürfen, selbst wenn für ihn die Nothfrist schon abgelaufen war. Durch die Gerichtsferien wird der Fristenlauf für Einlegung des Rechtsmittels nicht gehemmt, so daß innerhalb derselben der Schriftsatz zugestellt sein muß.

II. Außerdem giebt es Maßnahmen, welche mehr darauf gerichtet sind, die Wirkung richterlicher Erlasse zu beseitigen. Dahin gehören:

a) Widerspruch[5]) ist die von einem Beklagten gegen einen ihm zugestellten Zahlungsbefehl im Mahnverfahren, bezw. gegen einen Beschluß, durch welchen ein Arrest angeordnet wird, gerichtete Erklärung, welche im ersteren Falle formlos ist, im zweiten eine Ladung des Gegners enthalten muß, welche die Gründe aufführt, aus denen der Beschluß angefochten wird.

---

[2]) CPO §§ 472 ff.
[3]) CPO §§ 507 ff.
[4]) CPO §§ 482 ff., 518 ff.
[5]) CPO §§ 634, 804.

b) Einspruch[6]), welcher nur gegen ergangene Versäumniß-urtheile, bezw. Vollstreckungsbefehle im Mahnverfahren stattfindet, an eine Nothfrist von zwei Wochen vom Tage der Zustellung gebunden ist, durch Einlegen eines Schriftsatzes, der enthalten muß: 1. die Bezeichnung des Urtels, gegen das er gerichtet ist; 2. die Erklärung, daß hiergegen Einspruch eingelegt wird; 3. die Ladung zur mündlichen Verhandlung erfolgt und die Zurückversetzung der Sache in den früheren Stand bewirkt.

c) Wiedereinsetzung[7]), welche innerhalb zwei Wochen derjenige nachsuchen kann, welcher in Folge eingetretener Naturereignisse eine Nothfrist versäumte, jedoch auch nur längstens bis zum Ablauf von einem Jahr, vom Ende der Nothfrist beginnend. Desgleichen kann innerhalb eines Monats derjenige sie nachsuchen, der spätestens drei Tage vor dem Ablaufe einer Frist ein Schriftstück dem Gerichtsvollzieher, bezw. dem Gerichte übergab, von welchem die rechtzeitige Vermittelung verabsäumt wurde. Sie erfolgt durch Zustellung eines Schriftsatzes, der enthalten muß: die Angabe der solche begründenden Thatsachen sowie die Mittel für deren Glaubhaftmachung, ferner die Nachholung der versäumten Prozeßhandlung oder, wenn sie bereits nachgeholt ist, die Bezugnahme hierauf. Die Wiedereinsetzung gehört vor das in der Hauptsache zuständige Gericht.

III. Rechtskräftige Erkenntnisse noch anzufechten ist nur möglich im Wege der

a) Richtigkeitsklage[8]), wenn das erkennende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war, oder ein Richter bei der Entscheidung mitgewirkt hat, welcher von der Ausübung des Richteramts kraft des Gesetzes ausgeschlossen, oder wegen Befangenheit abgelehnt war, oder wenn die Partei in dem Verfahren nicht vorschriftsmäßig vertreten war und der Anfechtungsgrund nicht durch Berufung geltend gemacht werden konnte.

b) Restitutionsklage, wenn der Gegner bei Leistung eines das Urtel begründenden Eides sich einer groben Verletzung der Eidespflicht schuldig gemacht hat oder eine dem Urtel zu Grunde

---

[6]) CPO §§ 303ff., 474, 640.
[7]) CPO § 211ff.
[8]) CPO §§ 542ff.

liegende Urkunde gefälscht war; ein meineidiger Zeuge oder Sachverständiger auf den Ausgang der Entscheidung eingewirkt hat; das Urtel durch eine strafwürdige Handlung der Gegenpartei oder ihres Vertreters erwirkt wurde; einem mitwirkenden Richter die Verletzung seiner Amtspflichten gegen die Partei zur Last fällt; ein die Entscheidung bedingendes strafgerichtliches Urtel aufgehoben, bezw. durch ein anderes beseitigt wurde; endlich die Partei Urkunden oder ein früher ergangenes rechtskräftiges Urtel wieder aufgefunden hat und solches eine Aenderung der Entscheidung nach sich ziehen muß.

Beide Klagen sind innerhalb einmonatlicher Nothfrist seit Bekanntwerden der Anfechtungsgründe einzulegen und zwar bei demjenigen Gerichte, dessen Entscheidung aufgehoben werden soll. Mit Ablauf von fünf Jahren seit Rechtskraft des Urtels sind sie jedoch unstatthaft[9]).

§ 119. Zwangsvollstreckung.

Sogar aus dem Urtel darf man sich noch nicht selbst Recht nehmen, muß sich vielmehr der Beihülfe der Gerichte oder staatlich dazu bestellter Personen, die Gerichtsvollzieher heißen, bedienen. Sie führen im Auftrage des Obsiegenden das Urtel aus, sobald es vollstreckbar ist. Die Vollstreckbarkeit ist eine endgültige oder vorläufige. Letztere muß ausdrücklich ausgesprochen sein und ist nur beschränkt[1]) zuläßig, kann auch durch Sicherstellung abgewendet werden.

---

[9]) CPO § 549.

[1]) Für vorläufig vollstreckbar zu erklären sind: a) von Amtswegen: 1. Urtels, welche auf Grund eines Anerkenntnisses eine Verurtheilung aussprechen, oder 2., welche den Eintritt der in einem bedingten Endurtel ausgedrückten Folgen aussprechen; 3. ein zweites oder ferneres Versäumnißurtel, welches zur Hauptsache in derselben Instanz gegen dieselbe Partei ergeht; 4. Urtels, welche im Urkunden- oder Wechselprozesse erlassen werden, oder 5., durch welche Arreste oder einstweilige Verfügungen aufgehoben werden, oder 6., welche eine Verurtheilung zur Entrichtung von Alimenten (d. h. Reichnissen zum Zwecke des Lebensunterhalts) aussprechen, soweit die Alimente für die Zeit nach der Erhebung der Klage und für das vorhergehende letzte Vierteljahr zu entrichten sind; b) auf Antrag: Urtels, welche betreffen: 1. Streitigkeiten zwischen Vermiethern und Miethern von Wohnungs- oder anderen Räumen

Daß ein Urtel vollstreckbar sei, muß aus demselben hervorgehen. Es muß deshalb die Urkunde über ein Endurtel, das nicht für vorläufig vollstreckbar erklärt worden, den Vermerk enthalten, daß Rechtskraft eingetreten sei: dieser ist, falls Rechtsmittel möglich waren, nur aufgrund des Vorvermerks seitens der Gerichtsschreiberei des höheren Gerichts ertheilbar, daß es innerhalb der Nothfrist zur Einlegung des zulässigen Rechtsmittels nicht gekommen war.

Die Zwangsvollstreckung geschieht in das bewegliche Vermögen durch Pfändung, d. h. dadurch, daß ein Vermögensstück zum Zwecke der Befriedigung als Pfand erklärt und behandelt wird: in Geldforderungen sowie in Ansprüche auf Herausgabe oder Leistung körperlicher Sachen, und in unkörperliche Vermögensstücke durch Beschlagnahme und Ueberweisung seitens des Vollstreckungsgerichts; in Grundstückserträgnisse durch Zwangsverwaltung; in die Substanz der Grundstücke durch Zwangsverkauf (Subhastation). Personalhaft[2]) ist nur zur Erzwingung eines Offenbarungseides[3]) und sonstiger Handlungen zulässig.

Von mehreren Gläubigern hat derjenige das Vorrecht, welcher zuerst pfändete. Gewisse Forderungen, z. B. künftiges Arbeitslohn[4]) der Betriebsgehülfen und Gehalt der im Betriebe angestellten Beamten sind der Pfändung bald ganz entzogen, bald ihr nur sehr beschränkt unterworfen.

Liegt Unmöglichkeit zur Befriedigung sämmtlicher Gläubiger

---

wegen Ueberlassung, Benutzung oder Räumung derselben, sowie wegen Zurückbehaltung der vom Miether in die Miethsräume eingebrachten Sachen, oder 2. zwischen Dienstherrschaft und Gesinde, zwischen Arbeitsgebern und Arbeitern hinsichtlich des Dienst- und Arbeitsverhältnisses, sowie die im § 108 der GwO bezeichneten Streitigkeiten, insofern dieselben während der Dauer des Dienst-, Arbeits- oder Lehrverhältnisses entstehen, oder 3. zwischen Reisenden und Wirthen, Fuhrleuten, Schiffern, Flössern, Auswanderungs-Expedienten in in den Einschiffungshäfen, welche über Wirthszechen, Fuhrlohn, Ueberfahrtsgelder, Beförderung der Reisenden oder ihrer Habe, oder über Verlust oder Beschädigung der letzteren, sowie Streitigkeiten zwischen Reisenden und Handwerkern, welche aus Anlaß der Reise entstanden sind, endlich 4. über andere vermögensrechtliche Ansprüche, falls der Gegenstand der Verurtheilung an Geld oder Geldeswerth die Summe von 300 Mk. nicht übersteigt.

[2]) CPO §§ 355, 774ff., 782ff.

[3]) CPO §§ 711, 769ff.

[4]) G 21. Juni 1869.

aus den Vermögensbeständen vor, so kommt es zum Konkursverfahren, dessen Darstellung indeß dem Zweck vorliegender Arbeit zu fern liegt.

§ 120. Arrest und einstweilige Verfügung.

Zur Sicherung künftiger Zwangsvollstreckung ist die Beschränkung jemandes in seiner freien persönlichen Bewegung (persönlicher) oder in der Verfügung über Vermögensstücke (dinglicher Arrest) durch Verfügung des Gerichts möglich. Das entsprechende Gesuch unterliegt nicht dem Anwaltszwange, muß den Anspruch und Arrestgrund bezeichnen, die glaubhaft gemacht sein sollen, widrigenfalls dem Gesuche nur gegen Sicherheitsbestellung stattgegeben werden kann. Er kann durch Hinterlegung abgewendet werden; auch darf man ihm widersprechen.

Zu einstweiligen Verfügungen[2]) kann es kommen, wenn entweder Veränderungen des bestehenden Zustandes zu besorgen sind, durch welche die Verwirklichung des Rechts einer Partei auf den Streitgegenstand vereitelt, bezw. wesentlich erschwert werden würde, oder um hinsichtlich eines streitigen Rechtsverhältnisses einen einstweiligen maßgebenden Zustand herzustellen. So kann durch solche z. B. Stützung eines Gebäudes geboten, Benutzung eines Weges verboten werden. Zuständig zu ihrem Erlasse ist das Gericht der Hauptsache, nur ausnahmsweise das Amtsgericht. Welche Maßregeln zur Ausführung des Zweckes zu treffen sind, hat das zuständige Gericht nach freiem Ermessen zu bestimmen.

§ 121. Das Aufgebotsverfahren.

Das Eigenthum der zurückgebliebenen[1]) Sachen, welche nicht zurückgeholt sind, kann nur im Wege des Aufgebotsverfahrens[2]) erworben werden. Dasselbe wird durch einen formlosen Antrag an das zuständige Amtsgericht eingeleitet und besteht in der öffent-

---

[1]) CPO §§ 796 ff.
[2]) CPO §§ 814, 819, 584, 613.
[1]) Oben § 83 S. 250; § 85 S. 261; § 108 S. 331.
[2]) CPO § 823 ff.; Fitting §§ 98 ff. S. 322 ff.

lichen gerichtlichen Aufforderung an die unbekannten Eigenthümer, zur Anmeldung von Ansprüchen spätestens in dem hierzu anberaumten Termine bei Vermeidung des Rechtsnachtheiles von fernerer Geltendmachung ihrer Ansprüche ausgeschlossen zu werden. Den Aufgebotstermin hat der Antragsteller wahrzunehmen[3]), um das Ausschlußurtel zu beantragen, welches in öffentlicher Sitzung zu verkünden ist und auf Zurückweisung oder Ausschluß lauten kann. Ersterenfalls ist sofortige Beschwerde zulässig, letzterenfalles kein anderer Angriff gegeben, als im Wege einer Klage gegen den Antragsteller den Ausschluß anzufechten. Sie ist binnen Monatsfrist seit Kenntniß des Ausschlußurtels innerhalb der nächsten zehn Jahre anzubringen und darf blos aus den im § 834 aufgeführten sechs Gründen geschehen.

b) Die außerordentliche Gerichtsbarkeit.

§ 122. Schiedsgericht und Einigungsamt.

I. Schiedsgerichte sind zu unterscheiden in gesetzliche und vertragsgemäße.

a) Gesetzliche bestehen für Streitigkeiten aus der Unfallsversicherung[1]) und aus der Alters- bezw. Invaliditätsversicherung[2]). Ihre Errichtung ist nothwendig und staatlich geregelt. In ihnen handelt es sich um Gerichte, bei deren Rechtsprechung unter einem ständigen staatlich ernannten Vorsitzenden aus Wahlen der Arbeitgeber und Arbeitsnehmer berufene Beisitzer mitwirken. Sämmtliche Mitwirkende sind auf die gewissenhafte Erfüllung der Obliegenheiten ihres Amtes zu beeidigen. Die Beisitzer verwalten ihr Amt als Ehrenamt. Deshalb erhalten die Vertreter der Arbeitsgeber bloß Ersatz für baare Auslagen, die Vertreter der Versicherten außerdem noch solchen für entgangenen Arbeitsverdienst. Gleichwohl ist die Ablehnung der Wahl ohne zuläſſigen Grund oder die Entziehung von der Amtsausübung ohne hinreichende Ent-

---

[3]) Ist er ausgeblieben, so kann er binnen 6 Monaten einen neuen Termin beantragen.

[1]) G 6. Juli 1884 §§ 46—50, 62—64; oben § 79 S. 228; § 80 S. 233.

[2]) G 22. Juni 1889 §§ 54, 55, 58, 63, 70—74, 77—88, 85, 133, 140.

schuldigung strafbar. Das Verfahren ist gesetzlich geregelt, Rechtsmittel binnen vierwöchentlicher Nothfrist zugelassen, jedoch ohne aufschiebende Wirkung. Das Schiedsgericht ist befugt, Zeugen und Sachverständige zu vernehmen und nur beschlußfähig, wenn außer dem Vorsitzenden eine gleiche Anzahl von Arbeitsgebern und Arbeitern mitwirken, mindestens aber je einer. Die Entscheidung selbst erfolgt nach Stimmenmehrheit, die Kosten des Schiedsgerichtes sowie des Verfahrens vor demselben trägt in Unfallssachen die Berufsgenossenschaft, in Alters- und Invaliditätsstreitfällen die betheiligte Versicherungsanstalt. Dafür sind jedoch alle zur Begründung und Abwickelung der Rechtsverhältnisse erforderlichen schiedsgerichtlichen und außergerichtlichen Verhandlungen und Urkunden gebühren- und stempelfrei, was auch für privatschriftliche Vollmachten und amtliche Bescheinigungen gilt, welche zur Legitimation oder zur Führung von Nachweisen erforderlich werden. Den im Vollzuge ihrer Obliegenheiten geschehenen Ersuchen der Schiedsgerichte zu entsprechen, sind die öffentlichen Behörden verpflichtet. Abgesehen von diesen für beiderlei Schiedsgerichte gemeinsamen Verhältnissen sind noch hervorzuheben:

1. Schiedsgerichte der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft bestehen zu Berlin, Hamburg, Köln und Ludwigshafen. Für jedes sind von der Berufsgenossenschaft in der Genossenschaftsversammlung je zwei Beisitzer, zwei erste und zwei zweite Stellvertreter auf vier Jahre zu wählen, von denen alle zwei Jahre die Hälfte ausscheidet. Ausscheidende sind wieder wählbar. Wahlberechtigt sind nur Genossenschaftsmitglieder oder deren bevollmächtigte Betriebsleiter [3]). Das Schiedsgericht tritt in Thätigkeit aufgrund der bei seinem Vorsitzenden binnen vier Wochen nach der Zustellung eingelegten Berufung gegen den Entschädigungsbescheid des Genossenschaftsvorstandes. Die Verhandlung ist öffentlich, unmittelbar und mündlich [4]). Sein Spruch ist binnen vierwöchentlicher Frist durch Rekurs an das Reichsversicherungsamt angreifbar. Letzteres entscheidet als Spruchbehörde unter Mitwirkung richterlicher Beamten als Beisitzer [5]).

---

[3]) Oben § 52 S. 142.

[4]) V 2. Nov. 1885 (RGBl 279).

[5]) G 6. Juli 1884 §§ 63, 90c; V 5. Aug. 1885 (RGBl 255); V 13. Nov. 1887.

2. Schiedsgerichte für Alters- und Invaliditätsstreitfälle dürfen über den Bezirk einer Versicherungsanstalt nicht hinausgehen. Ihre Thätigkeit tritt erst ein zufolge fristzeitiger Berufung auf schiedsgerichtliche Entscheidung gegen Bescheide, durch welche der Rentenanspruch abgelehnt oder die Rentenhöhe festgestellt wird. Den Verhandlungen vor dem Schiedsgerichte darf ein Staatskommissar beiwohnen, dem Anträge zu stellen und Rechtsmittel einzulegen zusteht. Gegen den im vorgeschriebenen[6]) Verfahren zu fällenden Schiedsspruch steht den Betheiligten nur das Rechtsmittel der Revision zu, über welche das Reichsversicherungsamt entscheidet, die jedoch nur darauf gestützt werden darf, daß die angefochtene Entscheidung auf der Nichtanwendung oder auf der unrichtigen Anwendung des bestehenden Rechts oder auf einem Verstoße gegen den klaren Inhalt der Akten beruht, oder daß das Verfahren an wesentlichen Mängeln leidet. Die Wahl der Schiedsgerichtsbeisitzer ist dem Ausschusse der Versicherungsanstalten vorbehalten.

b) Die Vereinbarung, daß die Entscheidung einer Rechtsstreitigkeit durch einen oder mehrere Schiedsrichter[7]) erfolgen solle, heißt Schiedsvertrag. Zu seiner rechtlichen Wirkung gehört, daß er auf ein bestimmtes Rechtsverhältniß und die aus demselben entspringenden Rechtsstreitigkeiten sich beziehe, sowie daß über den Streitgegenstand der Abschluß eines Vergleiches zuläßig sei. Schriftform ist nicht unbedingt erforderlich, jedoch zweckmäßig. In dem Schiedsvertrage ist möglichst genaue Feststellung zu treffen, in welcher Weise die Schiedsrichter ernannt, welche Fristen eingehalten werden, welche Folgen bei Tod oder Wahlablehnung eines Schiedsrichters eintreten sollen, obschon allerdings gesetzliche Grundsätze für Fälle aufgestellt sind, wo es an derartigen Vereinbarungen fehlt. Die Schiedsrichter haben in Ermangelung einer Vereinbarung der Parteien über das Verhandlungsverfahren solches nach freiem Ermessen zu bestimmen, ohne indeß den Parteien das Gehör versagen zu dürfen. Uneidlich dürfen sie Zeugen und Sachverständige vernehmen, welche freiwillig vor ihnen erscheinen; zur Beeidigung sind

---

[6]) B 1. Dez. 1890 (Selbstverwaltung XVIII 664 ff.)

[7]) CPO §§ 851 ff.

sie nicht befugt. Der Schiedsspruch hat unter den Parteien die Wirkung eines rechtskräftigen gerichtlichen Urtels, welches indeß aus gewissen gesetzlichen Gründen aufgehoben werden darf und kann die Grundlage eines Vollstreckungsurtels abgeben, sofern er formgerecht zu Stande gekommen und in einer von den Schiedsrichtern unterschriebenen Ausfertigung unter Beifügung der Beurkundung der Zustellung auf der Gerichtsschreiberei des zuständigen Gerichts niedergelegt wurde.

Uebrigens ist der Schiedsvertrag ein gefährliches Aushülfsmittel, so oft Schiedsrichter gewählt sind, welche für eine Beschleunigung keinen Sinn haben, weil es dann zur Verschleppung statt zur Beschleunigung des endgiltigen Sachaustrages kommt. Deshalb ist für Preußen neuerdings im Verwaltungswege[8]) vorgesehen, daß, wo in Bauverträgen Schiedsgerichte vereinbart werden, jede Verzögerung thunlichst vermieden wird.

II. Wenngleich das Verfahren vor ihm mit einem durch Mehrheitsbeschluß gefaßten und durch Zustellung an die Betheiligten zu eröffnenden Schiedsspruche enden kann, ist dem Einigungsamte gleichwohl die Eigenschaft einer Spruchbehörde zu versagen, welches vielmehr nur diese einer gesetzlichen Vermittelungsbehörde hat. Denn sein Schiedsspruch verpflichtet niemanden, ihn gegen sich gelten zu lassen und sich ihm zu fügen. Als Einigungsamt[9]) ist nämlich den Gewerbegerichten[10]) die Aufgabe anvertraut, auf Anrufen der Betheiligten in Streitfällen einzutreten, welche zwischen Arbeitsgeber- und Arbeiter-Gruppen über die Bedingungen der Fortsetzung oder Wiederaufnahme des Arbeitsverhältnisses entstehen. Seine Aufgabe ist dann die Verhütung drohender und die Beseitigung eingetretener Arbeitseinstellungen oder Aussperrungen. Ist die Anrufung zwar den Betheiligten überlassen, so steht dem nicht entgegen, daß die Anregung, sich seiner zu bedienen, von dem Gewerbegerichte oder dessen Vorsitzenden ausgeht. Seine Thätigkeit ist eine vermittelnde und kostenfrei zu gewähren. Sie darf nicht

---

[8]) Preuß. Cirk. v. 22. Juni 1891 zum Erl. v. 17. Juli bezw. 7. Nov. 1885 (Min. Bl. d. i. Verw. 1885 S. 147, 240; 1891 S. 159.)

[9]) G 29. Juli 1890 §§ 61 — 69 Mugdan'sche Ausgabe (Berlin, J. Guttentag, 1890).

[10]) nicht dem Innungsgerichte. Mugdan 107[3].

versagt werden, wenn sie beiderseits beansprucht wird und beide Theile je drei Vertreter zur Verhandlung vor dem Einigungs-amte benannt haben.

Zur formgerechten Besetzung gehören der Vorsitzende und je zwei Beisitzer der Arbeitsgeber und der Arbeiter; doch ist eine Ergänzung durch Zuziehung von Vertrauensmännern erlaubt bezw. auf übereinstimmenden Antrag beider Betheiligten nothwendig. Selbstredend müssen sämmtliche Beisitzer am Streitfalle unbetheiligt sein. Oeffentlichkeit der Verhandlungen ist zulässig aber nicht geboten, der Gang des Verfahrens in seinen Hauptgrundzügen gesetzlich geordnet.

Das Verfahren kann mit einem Vergleiche oder einem Schiedsspruche, dem die Betheiligten sich indeß nicht zu fügen brauchen, oder mit einem Ausspruche enden, daß ein Schiedsspruch nicht zu Stande gekommen ist. In allen Fällen ist das Ergebniß, welches die Thätigkeit des Einigungsamtes gefunden hat, öffentlich bekannt zu machen. Die Veröffentlichung hat den Werth, auf die allgemeine Meinung zur Sache aufklärend und berichtigend einzuwirken.

III. Zur Erhaltung eines friedlichen Verhältnisses zwischen Arbeitsgeber und Arbeiter beizutragen und etwaigen Streitigkeiten über die Gestaltung des Arbeitsverhältnisses in einem bestimmten Betriebe vorzubeugen, wird die Bildung eines ständigen Arbeiterausschusses für geeignet gehalten und deshalb gesetzgeberisch vorgesehen [11]).

Als ein solcher gilt indeß nur eine Vertretung, deren Mitglieder in ihrer Mehrzahl von den volljährigen Arbeitern des Betriebes oder der betreffenden Betriebsabtheilung aus ihrer Mitte in unmittelbarer und geheimer Wahl, die jedoch nach Arbeiterklassen oder nach besonderen Betriebsabtheilungen erfolgen darf, hervorgegangen sind, oder der Vorstand einer Betriebskrankenkasse [12]), der in seiner Zusammensetzung den gleichen Bedingungen entspricht und als ständiger Arbeiterausschuß bestellt wird. Danach können sowohl Arbeitsgeber, als auch von diesen bestellte Arbeiter die

[11]) G 1. Juni 1891 §§ 134 h.
[12]) Oben § 78 S. 224.

Minderheit im Ausschusse abgeben. Für Straßenbahnen ist die Bildung eines Arbeiterausschusses nicht vorgeschrieben, wohl aber zweckmäßig, weil seine Aeußerung über den Inhalt zu erlassender Arbeitsordnungen oder deren Nachträge von der Pflicht entbindet, die Arbeiter darüber selbst zu hören und mit seiner Zustimmung in die Arbeitsordnung Vorschriften über das Verhalten der Arbeiter bei Benutzung der zu ihrem Besten getroffenen, mit dem Betriebe verbundenen Einrichtungen, sowie über das Verhalten der minderjährigen Bediensteten außerhalb des Betriebes rechtswirksam aufgenommen werden dürfen. Zwar fehlt es auch für Straßenbahnen an der Pflicht zum Erlasse von Arbeitsordnungen, doch kann es kaum bedenklich sein, daß solche sehr zweckmäßig wirken und die beiderseitigen Beziehungen zwischen Unternehmer und Bediensteten dergestalt günstig beeinflussen würden, um die Besorgniß vor Arbeitseinstellungen wesentlich zu schwächen, weshalb ihre Einrichtung dringend zu empfehlen ist.

§ 123. Gewerbegerichte.

I. Dieselben finden ihre Grundlage in dem Reichsgesetze vom 29. Juli 1890, wonach zur Entscheidung von Streitigkeiten der Gewerbetreibenden und gewerblichen Arbeiter aus einem Arbeitsvertrage besondere Gewerbegerichte gebildet werden können, deren Vorsitzender von der Gemeindebehörde ernannt wird, während die Beisitzer je zur Hälfte Arbeitsgeber und Arbeiter sein müssen, welche aus der Wahl ihrer Berufsgenossen hervorgehen. Insofern die Straßenbahnbetriebe Verkehrsgewerbe sind und deshalb auf sie die gewerberechtlichen Einrichtungen — von GwO §§ 105^{a-g} abgesehen — Anwendung zu finden haben, gehören Streitigkeiten der Straßenbahnbetriebsunternehmer mit deren gewerblichen Werkthätigen vor die Gewerbegerichte. Denn die Auffassung ist fernerhin nicht mehr haltbar, welche jetzt bisweilen besteht, daß das beiderseitige Verhältniß der Werkthätigen im Straßenbahnbetriebe bald als Gesindedienst, bald als kaufmännische Beschäftigung zu behandeln sei[1]).

---

[1]) Oben §§ 52—56 S. 142ff. Inzwischen ist eine bestandene Streitfrage, ob die Bahnmeister der Berliner Betriebe zu den Betriebsleitern oder

Der Einrichtung von Gewerbegerichten muß ein Ortsstatut vorausgehen, welches aufsichtsbehördlicher Genehmigung bedarf und vor Erlaß den Betheiligten zur Aeußerung vorgelegen haben muß. Hieraus erklärt es sich, daß es bisher zur Einrichtung von Gewerbegerichten nur vereinzelt gekommen ist. Die Zuständigkeit des Gewerbegerichts schließt diese der ordentlichen Gerichte aus und darf sich über den Gemeindebezirk nicht erstrecken. Deshalb kann streitig sein, ob in Betrieben, welche sich über mehrere Gemeindebezirke erstrecken das Gericht des Niederlassungsortes auch Streitfälle entscheiden darf, welche Arbeitsverhältnisse betreffen, die in einem anderen Gemeindebezirke erfüllt werden sollen, z. B. ob ein Gewerbegericht in Frankfurt a. M. berechtigt sein würde Streitigkeiten der im Bockenheimer Bahnhof Bediensteten zu entscheiden[2]). Die Frage ist zu verneinen, wenn es sich um Gewerbegerichte kraft Ortsstatutes handelt, während die Landescentralbehörden allerdings befugt sein würden, die örtliche Zuständigkeit eines von ihnen errichteten Gewerbegerichtes weiter auszudehnen.

Vorsitzender und Beisitzer sind zu vereiden. Das Verfahren[3]) soll dem amtsgerichtlichen entsprechen. Die Zulassung von Rechtsanwälten oder Personen, welche das Verhandeln vor Gerichte geschäftsmäßig betreiben, als Bevollmächtigte oder Beistände ist untersagt (§ 29). Die Ladung geschieht von Amtswegen (§ 33); die Verhandlung soll in der Regel eine öffentliche, mündliche und unmittelbare sein. Bei Ausbleiben des Gegners kann der Erschienene ein Versäumnißurtel beantragen, gegen welches binnen dreitägiger Nothfrist Einspruch[4]) erhoben werden darf. Zeugenbeeidigung ist dem Gerichte erlaubt: ebenso Abnahme von Parteieiden[5]). Endurtels sind bei einem Streitwerthe unter 100 Mark unanfechtbar, bei höherem Werthe durch Berufung an das Landgericht angreifbar[6]). Die Zwangsvollstreckung ist die gerichtliche[7]).

---

den Betriebsaufsehern gehören, im letzteren Sinne entschieden durch Besch. 8. Okt. 1891 Pr. Brandenburg 10006.

[2]) G. 29. Juli 1890 §§ 6, 25, 26.

[3]) G. 29. Juli 1890 § 24; CPO §§ 456ff; oben § 112 S. 342.

[4]) G. 29. Juli 1890 §§ 37, 38.

[5]) G. 29. Juli 1890 §§ 44—46.

[6]) G. 29. Juli 1890 § 55.

[7]) G. 29. Juli 1890 § 56; oben § 119 S. 357.

II. In Ermangelung von Gewerbegerichten am Erfüllungsorte einer streitigen Verpflichtung aus einem Arbeitsverhältnisse darf der Gemeindevorsteher um vorläufige Entscheidung ersucht werden [8]), die dann binnen zehn Tagen nach der Verkündigung durch Klage bei dem ordentlichen Gerichte anfechtbar ist. Die dem Gemeindevorsteher obliegenden Geschäfte darf jedoch sowohl er selbst mit Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde einem Stellvertreter dauernd (d. h. mindestens auf ein Jahr) übertragen oder die Landescentralbehörde ihm abnehmen und einer anderweiten Behörde zur Wahrnehmung überweisen. Geschieht das Eine oder Andere, so ist dies öffentlich bekannt zu machen. Das Verfahren beginnt mit dem Antrage und muß jedenfalls Gelegenheit bieten, Ausführungen und Beweismittel vorzubringen. Vereidigungen sind unzulässig; die Entscheidung, welcher keine Gründe beigefügt zu sein brauchen, ist schriftlich abzufassen und von Amtswegen für vorläufig vollstreckbar zu erklären, wofern nicht etwa glaubhaft gemacht wird, daß die Vollstreckung dem Schuldner einen unersetzbaren Nachtheil bringen sollte. Die Vollstreckung erfolgt auf Ersuchen des Gemeindevorstehers durch die Ortspolizeibehörde nach den Vorschriften des Verwaltungszwangsverfahrens [9]). Eine Klage gilt übrigens erst durch Zustellung der Klageschrift und nicht schon mit deren Vorlegung bei Gericht zum Zwecke der Terminsbestimmung für erhoben [10]).

III. Schutz gegen die Verwaltung.

§ 124. Seine Begründung und Entstehung.

Nach Deutschem Rechte sind die Beamten der vollziehenden Gewalt verpflichtet, die Rechtsvorschriften in Bezug auf ihre Zuständigkeit, den Umfang ihrer Machtbefugnisse, die Förmlichkeiten des Verfahrens, die anzuwendenden Zwangsmittel zu beobachten und in die Rechte der Staatsangehörigen nur in solchen Fällen

[8]) G. 29. Juli 1890 §§ 71—75.

[9]) Unten § 130 S. 379.

[10]) CPO § 230.

einzugreifen, in welchen ein solcher Eingriff durch die Umstände aus Rücksichten des öffentlichen Wohles geboten sowie durch das Gesetz für zulässig erachtet worden ist. Hierbei können nun Meinungsverschiedenheiten darüber vorkommen, ob eine behördliche Maßregel innerhalb ihrer Befugnisse liegt bezw. unter den obwaltenden Umständen durchaus geboten gewesen ist. Sind jedoch Streitfälle darüber denkbar, ob die Verwaltungsbehörden die rechtlichen Schranken beobachtet haben, so muß auch die Möglichkeit geboten sein, solche zum Austrage zu bringen. Hierzu erscheinen zunächst zwei Wege zweckdienlich, nämlich die vorgesetzte Dienststelle kraft ihres Oberaufsichtsrechtes mit der Nachprüfung und Beurtheilung zu betrauen oder besondere Prüfungsbehörden einzurichten, vor welche derarte Streitfälle in einem für sie geordneten Verfahren zur Entscheidung zu bringen und als welche in ihrer Form den ordentlichen Gerichten nachgebildete Verwaltungsgerichte geeignet sind. Solche haben dann auf Anrufen der Betheiligten darüber zu entscheiden, ob die in Frage stehenden Verfügungen und Maßregeln der Verwaltung mit den Rechtsvorschriften in Einklang stehen oder gegen dieselben verstoßen.

Ursprünglich pflegte die Entscheidung aller öffentlich rechtlichen Streitfragen den Verwaltungsbehörden selbst übertragen zu sein, also die rechtliche Nachprüfung durch die vorgesetzten Behörden und schließlich durch die Ministerien in der Form des Oberaufsichtsrechtes ausgeübt zu werden. Erst allmälig drang die Forderung durch, die Entscheidung von Streitigkeiten über öffentliche Rechte und Pflichten in einem förmlichen Verfahren verfolgen und durch unabhängige Gerichte handhaben zu lassen, ohne sie jedoch den ordentlichen[1]) Gerichten anvertrauen zu wollen. Baden begann mit deren Schaffung durch G. v. 5. Oktober 1863, welches gewisse Verwaltungsstreitigkeiten den Bezirksräthen im ersten, und einem Verwaltungsgerichtshofe in zweitem Rechtsgange

[1]) d. h. den zur Aburtelung bürgerlicher Streitigkeiten berufenen Gerichten. Ihnen sind vielmehr die Verwaltungsgerichte in der Eigenschaft »besondere Gerichte« nebengeordnet (GVG § 13). Die gegenseitige Ausschließlichkeit der Zuständigkeit beider spricht für Preußen aufgrund G 3. Juli 1875 § 1, 26. Juli 1880 § 90, 2. Aug. 1880 § 1 aus RG 8. Nov. 1890 (Entsch. XXVII 209). Vergl. Preuß. OVG 24. Jan. 1885 (Entsch. XV 406) und unten § 135[8] S. 391.

übertrug. **Preußen** folgte durch die G v. 13. Dezember 1872, 3. Juli 1875, 30. Juli 1883. Demnächst ist es noch zur Einführung von Verwaltungsgerichten in **Hessen**, **Bayern** und **Württemberg** gekommen, während die in den **Reichslanden** und **Sachsen** bestehende Einrichtung eines Verfahrens mit weiterem Rechtsgange für gewisse Verwaltungsstreitsachen keineswegs einen Verwaltungsstreitweg herstellt.

Somit entbehrt Deutschland jedenfalls nicht blos einer einheitlichen Verwaltungsrechtspflege, sondern fehlt solche sogar für manche Staaten gänzlich. Wo sie besteht, weicht das in den einzelnen Ländern verfügbare Verfahren nach Gang, Form und Gestaltung der dafür eingesetzten Behörden sehr von einander ab. Da eine Menge denkbarer Streitfälle im Bereiche des Straßenbahnwesens der Verwaltungsrechtspflege verfallen werden, erscheint eine Darstellung in den Hauptumrissen geboten.

§ 125. Begriff des Verwaltungsstreitfalles.

Vorweg ist dem Irrthume zu begegnen, als ob jede Meinungsverschiedenheit zwischen Straßenbahnunternehmer und einer Verwaltungsbehörde bereits einen Verwaltungsstreitfall herzustellen geeignet sei, und daß jedes vorgeschriebene oder mit Rechtszügen ausgestattete Verfahren in Verwaltungsangelegenheiten die Eigenschaft eines Streitverfahrens haben müsse. In letzterer Hinsicht sind vielmehr **Streit**- und **Beschluß**-Verfahren, in ersterer **Verwaltungs**- und **Streitsachen** zu unterscheiden, indem zu beachten ist, daß die Behörden bei dem Erlasse von Gewaltäußerungen bisweilen lediglich nach ihrem Ermessen vorgehen können, (wie z. B. bei der Bauerlaubniß oder der gewerblichen Anlagegenehmigung) also nicht immer zur Befolgung gewisser Rechtsgrundsätze gezwungen sind. Letzteres ist namentlich für die Trennung von Beschluß- und Spruchsachen erheblich. So können denn die im Bereiche des Straßenbahnwesens ergehenden obrigkeitlichen Verfügungen nach zwei Gesichtspunkten eine Nachprüfung wünschenswerth machen, ob nämlich die thatsächlichen Voraussetzungen für sie vorhanden oder ob sie innerhalb der Zuständigkeitsgrenzen in sinngemäßer Gesetzesanwendung erlassen sind.

Für Fälle der ersteren Art ist der Verwaltungsweg meist verschlossen und Abhülfe nur im Wege des Oberaufsichtsrechtes gewährt, während im anderen gemeinüblich beide Wege mit der Maßnahme offen stehen, daß das Ergreifen des einen den anderen ausschließt, der durch die Verfügung Betroffene also nur ein freies Wahlrecht hat.

Welche Fälle zur ersteren oder anderen Gattung gehören, ist keineswegs so klar ausgesprochen, daß Irrthümer ausgeschlossen wären. Im allgemeinen wird man indeß kaum fehlgreifen, gegenüber den reinen sogenannten Verwaltungssachen den Umfang der vor die Verwaltungsgerichte zu bringenden öffentlich rechtlichen Streitigkeiten dahin festzustellen, daß zur letzteren Gattung alle diejenigen Angelegenheiten gehören, in welchen es sich um streitige Rechte oder Pflichten aus dem öffentlichen Rechte handelt und in welchen die Entscheidung nach Rechtsgründen zu erfolgen hat, während in Verwaltungssachen entweder Rechte oder Pflichten überhaupt nicht in Frage stehen oder doch die Entscheidung nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Behörde ohne Berücksichtigung entgegenstehender Rechte erfolgen darf. Allerdings kommen auch bei der Entscheidung dieser letzteren Art von Angelegenheit rechtliche Gesichtspunkte insoweit in Betracht, als die Behörde jedenfalls Rechtsvorschriften hinsichtlich ihrer Zuständigkeit sowie des im einzelnen Falle zu beobachtenden Verfahrens und der Grenzen ihres freien Ermessens zu beobachten hat. Da jedoch die Behörde innerhalb dieser Grenzen in Bezug auf das Waltenlassen eines pflichtschuldigen Ermessens in ihrer Entscheidung nicht nach Rechtsgründen zu verfahren hat, so werden derartige Fälle nicht zu den öffentlichrechtlichen Streitigkeiten gerechnet, und kann daher grundsätzlich die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte in Bezug auf sie nicht verlangt werden.

Die sich hiernach im allgemeinen ergebende sachliche Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte ist nach den einzelnen Gesetzgebungen zwar von sehr verschiedenem Umfange, doch kommen vorliegend nur Streitfälle aus dem Bereiche des Straßenbahnwesens in Betracht, bezüglich deren eine gewisse Uebereinstimmung[1]) herrscht.

---

[1]) Unten § 134 S. 386.

§ 126. Die Verwaltungsgerichtsbehörden in Deutschland.

Ein Reichsverwaltungsgerichtshof, wie ihn Oesterreich zufolge G v. 22. Oktober 1875 in der Ausdehnung besitzt, daß ihm in allen Fällen die Entscheidung zusteht, in denen jemand durch eine gesetzwidrige Entscheidung oder Verfügung in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet, besteht für Deutschland nicht. Zwar ist die Entscheidung für einzelne Verwaltungsstreitfälle besonderen dafür bestellten Reichsbehörden übertragen[1]), doch ist deren Geschäftskreis sehr beschränkt, so daß das Straßenbahnwesen schwerlich durch sie berührt wird. Die in den einzelnen Staaten für die Verwaltungsrechtspflege getroffenen Einrichtungen sind dahin gestaltet:

I. In Preußen[2]) heißen die untersten Verwaltungsgerichte Kreis- oder Stadtausschuß, die nächst höheren, welche übrigens auch in einer Anzahl wichtigerer Angelegenheiten zunächst zu entscheiden haben, Bezirksausschuß, und das oberste das Oberverwaltungsgericht. Einen Kreisausschuß giebt es für jeden landräthlichen Kreis, einen Stadtausschuß nur in Berlin, einen Bezirksausschuß für jeden Regierungsbezirk und außerdem für Berlin. Sämmtliche Ausschüsse sind nicht blos Verwaltungsgerichte, sondern auch Verwaltungsbehörden. Das Oberverwaltungsgericht, welches theils in erster und letzter Instanz, theils als Berufungs- oder Revisionsgericht entscheidet, besteht für den ganzen Staat, ist ausschließlich Gerichtsbehörde und hat vier Senate.

II. In Bayern[3]) sind im ersten Rechtsgange Districtsverwaltungsbehörden, als welche Bezirksämter und die Magistrate der unmittelbaren Städte gelten, und die Kreisregierungen zuständig; die letzteren bilden außerdem den zweiten Rechtsgang für

---

[1]) Nämlich dem Bundesamte für das Heimatwesen, der Reichsrayonkommission, dem Reichseisenbahnamte, dem Oberseeamte, dem Reichsversicherungsamte nach G 6. Juni 1870 §§ 42—55, 21. Dez. 1871 §§ 29—31, 27. Juni 1873 § 5[4], 27. Juli 1877 § 27, 6. Juli 1884 §§ 87 ff.

[2]) G 30. Juli u. 1. Aug. 1883; Bornhak II 397 ff.; v. Brauchitsch: Preuß. Verwaltungsgesetze (10. Aufl.) I 19 ff.

[3]) G 8. Aug. 1878 und 10. April 1879, V 31. Aug. 1879; Seydel: Bayer. Staatsr. II 467—528.

Entscheidungen der Districtsverwaltungsbehörden; im dritten bezw. zweiten entscheidet ein Verwaltungsgerichtshof, vor welchen überdies im ersten und letzten Rechtsgange die Fälle der Anfechtung von obrigkeitlichen Verfügungen der Kreisregierungen wegen Ungesetzlichkeit gehören.

III. Württemberg[4]) hat als unterste Verwaltungsgerichte die Kreisregierungen, gegen welche eine Berufung an den Verwaltungsgerichtshof zusteht, der außerdem endgiltig auf Klagen über Rechtsverletzung in Verwaltungsbeschwerdesachen entscheidet.

IV. Baden[5]) bietet gleichfalls nur zwei Rechtsgänge: im unteren entscheiden die Bezirksräthe, welche nebenbei noch Verwaltungsbehörden sind, im oberen der Verwaltungsgerichtshof.

V. Hessen[6]) hat wieder drei Rechtsgänge. Unterste Verwaltungsgerichte sind die Kreisausschüsse, obere bilden die Provinzialausschüsse, welche, jedoch vereinzelt, auch zunächst entscheiden. Das oberste heißt Verwaltungsgerichtshof, welcher als zweiter Rechtsgang Berufungs-, als letzter Nichtigkeits-Gerichtshof ist.

Zwar sind in den übrigen Deutschen Einzelstaaten die Straßenbahnverwaltungen bei Streitigkeiten mit Behörden der Möglichkeit beraubt, sie zur gerichtlichen Entscheidung zu bringen, da namentlich die in Sachsen und den Reichslanden vorhandene Einrichtung eines in mehreren Gängen zulässigen Verfahrens hier ihre Dienste versagt, gleichwohl ist ihnen nicht jedes Angriffsrecht abgeschnitten, während solches allerdings nur in den Formen des Beschwerdeverfahrens geltend gemacht werden kann.

Gemeinsam ist also allen fünf Einzelstaaten, welche eine ausgebildtee Verwaltungsrechtsklage haben, daß sie für ihr gesammtes Staatsgebiet je nur einen obersten Gerichtshof haben, welcher mit unabhängigen Mitgliedern besetzt und ausschließlich Gerichtsbehörde ist, während die in unteren Rechtsgängen mit der Entscheidung betrauten Behörden gleichzeitig andere Verwaltungsangelegen-

---

[4]) G 16. Dez. 1876; v. Sarwey: das öffentl. R. u. die Verwaltungsrechtspflege.

[5]) G 5. Okt. 1863, 24. Febr. 1880, 14. Juni 1884; Röttinger: Bad. Verwaltungsrechtspflege (Heidelberg 1887).

[6]) G 12. Juni 1874 Art. 48—82, 94—114; Zeller: Handbuch der Verfassung u. Verwaltung im Großh. Hessen I 40, 129, 151.

heiten zu bearbeiten haben. Damit ist aber die Einheit und Sicherheit der Rechtsprechung genügend verbürgt, da die von den obersten Gerichtshöfen gefällten Grundsätze, wenngleich ohne Gesetzeszwang, sowohl bei unteren Spruchstellen als bei den die Verwaltung ausübenden Behörden sehr bald die Bedeutung eines Gerichtsgebrauches annehmen, nämlich in dem eigenen Geschäfts- und Verrichtungskreise berücksichtigt und angewandt zu werden pflegen.

Ein Vorzug der Verwaltungs- vor der ordentlichen Rechtspflege liegt sogar unverkennbar darin, daß, so oft man glaubte, es mit einer geringeren Zahl von Rechtssprüchen bewenden lassen zu dürfen, die Mitwirkung der untersten Stellen wegfällt und diese des obersten Gerichtshofes erhalten bleibt, sodaß der Fall ausgeschlossen ist, daß innerhalb eines Staates für dieselbe Frage widersprechende Ansichten an höchster Spruchstelle obwalten, welcher im ordentlichen Rechtsverfahren nachweisbar besteht [7]).

Abweichend von den übrigen Einzelstaaten ist in Bayern bei der Verwaltungsrechtsprechung die Mitwirkung eines Staatsanwaltes vorgesehen, während anderwärts ein gewisser Ersatz seines Fehlens durch die Bestimmung geschaffen ist, daß die Staatsbehörden, welche in dem Falle betheiligt zu sein glauben, durch Vertreter ihre Ansichten bei der Verhandlung äußern lassen dürfen und gehört werden müssen, sowie ferner daß Rechtsmittel einzulegen ausnahmsweise dem Vorsitzenden der Spruchbehörde zusteht, deren Entscheidung der Nachprüfung unterbreitet werden soll.

§ 127. Der Gang des Verwaltungsstreitverfahrens.

Im wesentlichen ist der Gang und die Form des Verwaltungsstreitverfahrens überall sich gleich und in der Hauptsache dem ordentlichen Rechtsverfahren bis auf den Umstand angepaßt, daß einerseits Prozeßleitung und Zustellung Sache der Spruchbehörde ist und andererseits Mündlichkeit und Schriftlichkeit gemischt sind.

Das Verfahren beginnt mit Einreichung der Klage, welche innerhalb einer Nothfrist seit Empfang der angegriffenen obrigkeit-

[7]) Vergl. oben § 100 S. 305.

lichen Maßnahme zu geschehen hat. Dieselbe ist an keine Form gebunden bis auf den Umstand, daß sie in zwei Abschriften zu erfolgen hat, deren eine bei den Akten bleibt, während die andere dem Gegner mit der Aufforderung zugestellt wird, innerhalb einer ihm bestimmten Frist seine Gegenerklärung anzubringen. Die Mitwirkung eines Rechts- oder Sachverständigen wird nirgends verlangt, wohl aber bisweilen vorgeschrieben, daß die Eingabe als Klage zu bezeichnen sei und den Antrag auszusprechen habe, wie demnächst erkannt werden soll. Die genaue Bezeichnung der Streitgegner und der angegriffenen Maßnahmen erscheint indeß unentbehrlich, weil sonst ein Verständniß für die Streitfrage nicht zu erreichen ist. Durch Beiladung können Dritte zur Betheiligung gezwungen werden, die am Rechtsstreit rechtlich Antheil haben[1]).

Die Einreden[2]) sind zwar nicht beschränkt, doch werden überwiegend nur zerstörliche Wirkung äußern, da für verzögerliche um deshalb kein Raum, weil wenigstens nirgends vorgeschrieben ist, daß ihretwegen die sachliche Verhandlung ausgesetzt werden müßte. Einwandschriften sind gleichfalls je zweimal einzuschicken.

Der Spruchbehörde bezw. deren Vorsitzendem ist überlassen, ob er einen weiteren Schriftenwechsel veranlassen will, während in der Regel allerdings unter Mittheilung der Gegenerklärung des Beklagten sofort Ladung zur Verhandlung der Hauptsache vor dem Spruchgericht erfolgt. Eine solche hindert indeß nicht, freiwillig weitere Schriftstücke (indeß je zweimal) zu den Akten zu geben. Die Verhandlung ist von Ausnahmefällen abgesehen mündlich und öffentlich, beginnt mit einem Berichte über den aktenmäßigen Stand des Streitfalles und endet, nachdem den Erschienenen zur mündlichen Ausführung ihrer Gerechtsame Gelegenheit geboten war, aufgrund einer geheimen Berathung mit Verkündigung des gefaßten Beschlusses, welcher entweder auf Zurückweisung oder auf Erfüllung des Antrages, oder theilweis auf beides lauten kann und dann Urtel heißt, oder nur diejenigen Thatsachen be-

[1]) Preußen LVG § 70; Baden G 14. Juni 1884 § 21; Hessen G 12. Juni 1874 Art. 64, 110; Württemberg 16. Dez. 1876 Art. 64.

[2]) Oben § 114 S. 346.

stimmt, deren Vorermittelung noch geboten erscheint, also Beweiserhebung anordnet.

Das Urtel wird sämmtlichen Streitgenossen schriftlich mit Gründen mitgetheilt und ist abgesehen von den Fällen, wo der oberste Gerichtshof mit der Klage sofort befaßt wird, durch Berufung binnen verordneter Nothfrist anfechtbar[3]). Dieselbe ist schriftlich einzureichen, sonst jedoch an keine Form und insbesondere nicht an die Wahl eines Rechtskundigen gebunden. Bei Mittheilung derselben wird der Gegner zur schriftlichen Gegenerklärung aufgefordert. Schließlich kommt es zur mündlichen öffentlichen Verhandlung, deren Her- und Ausgang dem im ersten Verfahren entspricht.

Wo eine dritte Nachprüfung zuläßig ist, pflegt sie nur in Form des Nichtigkeitsverfahrens d. h. wegen Verstoß gegen Rechts- und Verfahrensgrundsätze gestattet zu sein. Ihre Erhebung ist gleichfalls an eine Nothfrist gebunden, während die Aeußerlichkeiten des Herganges denen der Berufung fast gleich sind.

In keinem Rechtsgange hindert die Abwesenheit der Betheiligten die Sachverhandlung und Entscheidung, welche einfach auf Grundlage des Schriftenwechsels erfolgt. Die Spruchbehörde ist an das Vorbringen der Betheiligten nicht gebunden, darf vielmehr selbständig eine Aufklärung der wahren Sachlage herbeiführen. In der Wahl ihrer Vertreter sind die Betheiligten bis auf den Umstand unbeschränkt, daß die Zulassung solcher Personen beanstandet werden darf, welche ohne Rechtsanwälte zu sein, gewerbsmäßig Vertretungen übernehmen.

Das Beweisverfahren ist nach Inhalt und Form sowie Art der Beweismittel diesem bei den ordentlichen Gerichten ziemlich gleich[4]), doch bildet die nachträgliche Vereidigung von Zeugen und

---

[3]) Sie kann natürlich von den Parteien, in Württemberg überdies von dem bestellten Vertreter des öffentlichen Interesses (G 16. Dez. 1876 Art. 20, 43), in Bayern von dem Staatsanwalte, in Preußen, Hessen und Baden von dem Gerichtsvorsitzenden aus Gründen des öffentlichen Wohles eingelegt werden.

[4]) Oben § 115 S. 348, doch erklären Baden (G 14. Juni 1884 § 24) und Bayern (G 8. Aug. 1878 Art. 20) den Eid als Beweismittel ausdrücklich für unzuläßig.

Sachverständigen hier die Regel. Das schwebende Verwaltungsstreitverfahren hindert die Behörde an der zwangsweisen Durchführung derjenigen Maßnahmen, deren Statthaftigkeit streitig ist.

§ 128. Die Rechtskraft des Verwaltungsurtels.

Das Urtel darf nur dahin gehen, ob die angefochtene Verfügung aufzuheben oder aufrecht zu erhalten ist, was indeß nicht ausschließt, daß theilweis Abweisung und theilweis Zusprechung erfolgt. Dagegen darf nicht etwa an die Stelle der vom Gericht aufgehobenen Verfügung eine andere gesetzt werden, welche den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Die Thätigkeit des Gerichtes ist also mit der Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Verfügung erschöpft und darf in den Wirkungskreis der Verwaltungsbehörden nicht eingreifen, denen nunmehr eine neue Verfügung überlassen bleibt, welche jedoch gegen das Urtel nicht verstoßen darf.

Hat nun das Urtel zwar den Zweck, den Streit zu beendigen, so kann gleichwohl in demjenigen Sinne von einer Rechtskraft verwaltungsgerichtlicher Urtel keine Rede sein, in welchem solches im ordentlichen Rechtsverfahren gilt[1]). Denn es handelt sich stets nur um die Frage, ob zur Zeit und unter den Umständen ihres Erlasses eine behördliche Maßnahme statthaft gewesen ist. Daß sie dies damals nicht war, schließt nicht aus, daß zu einer späteren Zeit bei veränderter Sachlage zum Schutze der öffentlichen Ordnung genau die nämliche Maßregel sogar unabweisbar geboten sein kann, welche einst nicht aufrecht erhalten werden durfte. Beispielsweise kann ein eingleisiger Straßenbahnbetrieb mit Ausweichungen bei schwacher Bevölkerung und geringem Verkehre geduldet werden dürfen, während bei Verkehrszunahme ohne seine Umwandlung in einen zweigleisigen die öffentliche Ordnung und Ruhe gestört werden würde. Wäre die Behörde an die ursprüngliche Maßregel unabänderlich gebunden, so würde ihr eine zeit- und sachgemäße Pflichterfüllung abgeschnitten sein. Mithin dürfen verwaltungsgerichtliche Urtel niemals die Tragweite haben, für alle Zeiten die nämliche Streitfrage auf Verwaltungsgebiete abgethan zu haben.

[1]) Oben § 117 S. 353.

Gleichwohl wird gemeinüblich von einer Rechtskraft der Urtel gesprochen. Hierunter ist indeß blos zu verstehen, daß der Behörde die Durchführung der Zwangsmaßregel anläßlich des Streitvorfalles versagt bezw. erlaubt sei, oder daß ihre bezügliche Untersagung einer beabsichtigten Handlung zur Zeit nicht befolgt zu werden brauche. Dagegen ist sehr wohl denkbar, daß die Behörde hinsichtlich der nämlichen Anlage z. B. einer Weiche, einer Haltestelle auf ihre ursprüngliche Untersagung oder ihr Abänderungsverlangen wieder zurückkommt. Eine nochmalige Erörterung der Streitfrage darf dann nicht etwa aus der Erwägung schlechtweg abgelehnt werden, daß darüber bereits erkannt gewesen, sondern die angegangene Spruchbehörde hat sich der Prüfung zu unterziehen, ob nicht vielleicht veränderte Umstände jetzt zu einer abweichenden Sachbeurtheilung führen.

Rechtskraft in diesem so beschränkten Sinne liegt vor, wenn entweder der Rechtsgang erschöpft oder durch Versäumen einer Nothfrist verloren ist. Sie bewirkt, daß in einem Zwangsverfahren, welches unmittelbar folgt und bei Zulässigkeit der zugrunde liegenden Maßregel statthaft sein würde, nicht nochmals eine Feststellung der Rechtmäßigkeit verlangt werden darf.

129. Das Verwaltungsbeschwerdeverfahren.

Von einem Verwaltungsbeschwerdeverfahren ist in doppeltem Sinne die Rede. Dasselbe ist nämlich entweder ein gesetzlich anerkanntes Rechtsmittel, um ergangene Verwaltungsbescheide anzufechten, oder es hat nur die Eigenschaft einer Vorstellung an die vorgesetzte Dienstbehörde, um durch deren Hülfe eine Abänderung ergangener Bescheide zu erwirken. Im letzteren Sinne wird gemeinüblich vom Verwaltungsaufsichtswege[1]) gesprochen.

Als Rechtsmittel ist das Verwaltungsbeschwerdeverfahren bald der einzige Weg zur Abwendung sach- oder rechtswidriger Beschlüsse oder Bescheide von Verwaltungsbehörden, bald steht es dagegen dergestalt neben dem Verwaltungsklagewege dem von einem

---

[1]) Unten § 133 S. 383.

Verwaltungsbescheide Betroffenen offen, daß derselbe zwischen beiden Wegen zwar wählen, von der einmal getroffenen Wahl dagegen nicht wieder abgehen darf.

In denjenigen Einzelstaaten, welche der Verwaltungsgerichte noch entbehren, sodaß die Beschwerde den einzigen Weg zur Abhülfe gegen behördliche Maßregeln bietet, pflegt dieselbe an keine Form und meist auch an keine Frist gebunden zu sein, während dort, wo Verwaltungsgerichte bestehen, für ihre Einlegungen Nothfristen gesetzt sind.

Zwischen Verwaltungsklage und -Beschwerde besteht zunächst schon der wesentliche Unterschied, daß letztere nur in einem Schriftstücke eingereicht zu werden braucht, während für erstere zwei Abschriften erforderlich sind. Inhaltlich muß die Beschwerde eine möglichst eingehende und sachgemäße Ausführung aller thatsächlichen oder rechtlichen Erwägungen enthalten, welche gegen die getroffene Maßregel und für deren Abänderung nach derjenigen Richtung sprechen, wie sie von dem Antragsteller erstrebt wird, weil jede Gelegenheit fehlt, in dem nämlichen Prüfungsgange Ergänzungen oder Berichtigungen anzubringen. Das eingegangene Schriftstück wird an die Stelle, gegen welche es gerichtet ist, zur Gegenäußerung abgegeben, deren Wortlaut und Inhalt dem Beschwerdeführer geheim bleibt. Nunmehr entscheidet die zur Abhülfe angerufene Behörde, welche hierbei nicht blos an die Erwägung gebunden ist, ob der angegriffene Bescheid innerhalb der Machtbefugniß gesetzlich zulässig gewesen, sondern auch innerhalb ihrer eigenen gesetzlichen Zuständigkeit nach pflichtgemäßen Ermessen darüber befinden darf, ob die thatsächlichen Umstände eine Abänderung der getroffenen Maßnahme gestatten. Der Beschwerdebescheid braucht sich deshalb nicht darauf zu beschränken, die Maßregel zu billigen oder zu verwerfen, also die Anordnung der nachgeordneten Behörden in Kraft zu lassen oder außer Kraft zu setzen, sondern kann darüber hinaus diese Behörden sogar mit Anweisung versehen, wie sie sich im beregten Falle zu verhalten haben. Durch Beschwerden der erwähnten Art ist also mehr zu erreichen, wie durch die Verwaltungsrechtspflege, dagegen bietet der gedachte Weg den Nachtheil, daß die Gegenäußerungen der Behörden unbekannt und deshalb unwiderlegt bleiben, wodurch es allerdings kommen kann, daß an der Be-

urtheilungsstelle die Sachkenntniß mangelhaft, die Sachlage entstellt und die Rechtslage nicht gründlich genug aufgeklärt ist. Daran wird auch wenig geändert, daß vielleicht mehrere Beschwerden oder Gegenvorstellungen über einander zulässig sind, sobald die vorhergegangenen Bescheide einer eingehenden Begründung entbehren, weil dann die leitenden Beweggründe für die gefällte Ansicht unbekannt bleiben und deshalb einer sachgemäßen Berichtigung entzogen sind.

Wo eine Verwaltungsrechtpflege besteht, ist gebräuchlich weder die Vorstellung noch die Beschwerde grundsätzlich abgeschnitten; es bleiben vielmehr die staatlichen Aufsichtsbehörden befugt[2]), die unteren Verwaltungsbehörden mit Anweisungen für ihr Verhalten zu versehen. Außerdem pflegt die Wahl zwischen Beschwerde und Klage in der Weise offen zu stehen, daß zwar die letztere die erstere ausschließt, dagegen bei ungenauer Bezeichnung des gewünschten Verfahrensweges die Beschwerde für eingelegt[3]) gilt. Sie ist gemeinüblich an dieselbe Einlegungsfrist wie die Klage gebunden, außerdem ist gegen den Bescheid der höchst anrufbaren Behörde die Klage bei dem obersten Landesgerichtshof gestattet.

Somit ist auch auf diesem Wege größt thunlich für eine zuverlässige Nachprüfung behördlicher Maßnahmen gesorgt und der bisweilen erhobene Vorwurf unbegründet, daß in Deutschland der behördlichen Willkür auf dem Verwaltungsgebiete freier Spielraum geblieben sei. Wo jemand nicht zu seinem Rechte kommt, trägt die Nichtausübung der verfügbaren Rechtsmittel und damit seine eigene Nachlässigkeit die Schuld daran.

§ 130. Verwaltungszwangsverfahren.

Um die Anordnungen und Verfügungen der Verwaltungsbehörden, sowie die Urtel der Verwaltungsgerichte zu verwirklichen, sind bisweilen Zwangsmaßregeln anzuwenden. Der Inbegriff der dafür maßgebenden Grundsätze macht das Verwaltungszwangsver-

---

[2]) z. B. Preußen LVG § 50.

[3]) z. B. Preußen LVG §§ 129[4].

fahren[1]) aus. Der Verwaltungszwang kann eine Handlung oder Unterlassung zum Gegenstande haben, deren erstere entweder in einer persönlichen Thätigkeit oder in dem Gewähren eines Vermögensbestandtheiles besteht.

Die Beitreibung von Geld oder anderweiter Sachen wird durch deren gewaltsame Wegnahme ausgeführt, mit welcher besondere Personen betraut zu sein pflegen, welche Vollstreckungsbeamte heißen. Zur Zwangsvollstreckung in unbewegliches Vermögen ist dagegen die Mitwirkung der Gerichte nöthig.

Persönliche Leistungen und Unterlassungen, welche durch dritte Personen nicht ausgeführt werden können, werden durch Androhung von Strafen erzwungen, deren Art und Höchstbetrag gesetzlich begrenzt zu sein pflegt und bald Geld, bald Haft sein kann. Der Straffestsetzung muß eine schriftliche Androhung vorausgehen, welche die Frist zu bestimmen hat, innerhalb welcher die Ausführung gefordert wird. Dagegen ist die Anwendung unmittelbar physischer Gewalt z. B. Verhaftung, zwangsweise Besichtigung, Schließung einer gewerblichen Anlage keineswegs ausgeschlossen, und äußersten Falles sogar die Anwendung von Waffengewalt beim Vorhandensein bestimmter gesetzlicher Voraussetzungen zuläßig.

Handlungen, welche durch einen Dritten ausführbar sind z. B. Straßenreinigung, Gleisausbesserung, können durch einen solchen auf Kosten des Schuldigen ausgeführt werden, deren Betrag bald vorschußweise, bald nachträglich eingezogen wird.

Rechtsmittel im Verwaltungsstreitverfahren, durch welche Vollstreckungsmaßregeln angefochten werden können, sind

a) der Widerspruch gegen die Verfügung, zu deren Vollstreckung die Maßregel bestimmt ist oder gegen die Exekutionsmaßregel selbst: doch muß er letzterenfalles darauf gegründet werden, daß bei Ausführung der Vollstreckung die gesetzlichen Vorschriften nicht beobachtet seien;

b) die Verwaltungsbeschwerde oder das Verwaltungsstreitverfahren, soweit gegenüber den Exekutionsmaßregeln die Beschreitung des letzteren ausnahmsweise gestattet ist.

---

[1]) Vergl. oben § 119 S. 357.

§ 131. Das Verwaltungsbeschlußverfahren.

Maßregeln der Verwaltungsbehörden von rechtlicher Bedeutung, durch welche Rechte oder Pflichten begründet oder verwirklicht und überhaupt rechtliche Wirkungen hervorgebracht werden, pflegen in bestimmten Formen erlassen werden zu müssen. Dies trifft namentlich zu: bei Ertheilung von Genehmigungen, bei rechtsbegründenden oder rechtsentziehenden Beschlüssen, welche also nur unter Einhaltung bestimmter Förmlichkeiten aufgrund eines vorgängigen Verfahrens geschehen dürfen. Solches beruht bis zu einem gewissen Grade auf den Grundsätzen der Mündlichkeit und Oeffentlichkeit. Rücksichten auf die Wichtigkeit und Bedeutung jener Angelegenheiten, sowie die Erwägung, daß es sich bei ihnen um eine mitunter freilich nur vorläufige Entscheidung widerstreitender Rechte handelt, verlangen hier, daß vor der Beschlußfassung den Betheiligten die Gelegenheit zur Ausführung ihrer Gerechtsame geboten sei. Dieses mit gewissen Abschwächungen dem Rechtsverfahren nachgebildete wird gemeinüblich Beschluß-Verfahren genannt. Bisweilen tritt ein Aufgebotsverfahren[1]) ein, welches darin besteht, daß die Betheiligten öffentlich aufgefordert werden, ihre Betheiligung und Rechte binnen bestimmter Frist geltend zu machen, widrigenfalls sie später mit Einwendungen nicht mehr gehört werden. Zu einem solchen müßte es namentlich kommen, wenn der Gleiseinbau als gewerbliche Anlage zu gelten hätte[2]), welche wegen der durch ihre örtliche Lage oder Beschaffenheit herbeigeführten Nachtheile Gefahren oder Belästigungen eine behördliche Anlagegenehmigung nöthig hätte.

Ein besonderes Beschlußverfahren ist nur in Preußen[3]) und Baden[4]) ausgebildet, während es in anderen[5]) Deutschen Gesetzgebungen theilweis dadurch ersetzt wird, daß manche Beschlußsachen als »streitige Sachen« im Verwaltungsstreitverfahren zu verhan-

---

[1]) GwO § 17².

[2]) Vergl. jedoch oben § 24 S. 47 ff., und über elektrische Hochbahnen § 96 S. 297 ff.

[3]) LVG 31. Juli 1883 §§ 54, 115—126.

[4]) Bad. V 31. Aug. 1884.

[5]) z. B. oben § 62⁷ S. 174.

deln und zu entscheiden sind. Beschlußbehörden sind in Preußen der Provinzialrath, Bezirksausschuß, Kreis- (Stadt)-Ausschuß, deren erste nur Beschlußbehörde, deren letzte beiden sowohl Beschluß- wie Gerichtsbehörden sind. In Baden haben alle Verwaltungsbehörden die Thatsachen zu erforschen und durch Beweis festzustellen, welche für die Entscheidung oder Anordnung nöthig sind und können zur Sachaufklärung das persönliche Erscheinen und die Auskunftsertheilung von den Betheiligten verlangen.

Die im Beschlußverfahren ergangenen Entscheidungen werden nur ausnahmsweise dergestallt rechtskräftig, daß von einem Einwande der Rechtskraft die Rede sein könnte, dagegen stets endgültig und vollstreckbar, wenn entweder ein weiteres Verfahren abgeschnitten oder die zulässige Anfechtung versäumt ist.

§ 132. Das Betriebsuntersagungsverfahren.

Reichsgesetzlich darf der Straßenbahnbetrieb untersagt[1]) werden. Ob eine Entfernung des Gleiseinbaues wegen überwiegender Nachtheile und Gefahren für das Gemeinwohl durch die höhere Verwaltungsbehörde verlangt werden darf, ist dagegen streitig und hängt davon ab, ob er zu den gewerblichen Anlagen im Sinne GwO § 51 gehört. Jedenfalls ist er keine solche im Sinne GwO § 16, da er in dem Verzeichnisse und dessen Nachträgen fehlt.

Soweit eine Untersagung des Betriebes oder des Anlagebestandes zulässig, ist gegen dieselbe der Rekurs statthaft[2]), welcher bei Verlust binnen 14 Tagen seit Eröffnung des Bescheides bei der nächst vorgesetzten Behörde zu rechtfertigen ist. Der Rekursbescheid ist den Betheiligten schriftlich zu eröffnen und muß mit Gründen versehen sein.

Die näheren Bestimmungen über die Behörden und das Verfahren, sowohl in der ersten als in der Vorinstanz, bleiben den Landesgesetzen vorbehalten. Es sind jedoch folgende Grundsätze einzuhalten:

1. In erster oder in zweiter Instanz muß die Entscheidung

---

[1]) Oben § 70 S. 197.

[2]) GwO §§ 40^2, 51^2, 54 mit §§ 20, 21.

durch eine kollegiale Behörde erfolgen. Diese Behörde ist befugt, Untersuchungen an Ort und Stelle zu veranlassen, Zeugen und Sachverständige zu laden und eidlich zu vernehmen, überhaupt den angetretenen Beweis in vollem Umfange zu erheben.

2. Bildet die kollegiale Behörde die erste Instanz, so ertheilt sie ihre Entscheidung in öffentlicher Sitzung nach erfolgter Ladung und Anhörung der Parteien, auch in dem Falle, wenn zwar Einreden nicht angebracht sind, die Behörde aber nicht ohne Weiteres die Untersagung aussprechen will, und der Antragsteller innerhalb 14 Tagen nach Empfang des, die Untersagung versagenden oder nur unter Bedingungen ertheilenden Bescheides der Behörde auf mündliche Verhandlung anträgt.

3. Bildet die kollegiale Behörde die zweite Instanz, so ertheilt sie stets ihre Entscheidung in öffentlicher Sitzung nach erfolgter Ladung und Anhörung der Parteien.

4. Als Parteien sind der Unternehmer, der Antragsteller, sowie diejenigen Personen zu betrachten, welche Einwendungen erhoben haben.

5. Die Oeffentlichkeit der Sitzungen kann unter entsprechender Anwendung der §§ 173 bis 176 des Gerichtsverfassungsgesetzes ausgeschlossen oder beschränkt werden.

Die durch unbegründete Einwendungen erwachsenden Kosten fallen dem Widersprechenden, alle übrigen Kosten, welche durch das Verfahren entstehen, dem Antragsteller zur Last. In den Bescheiden über die Untersagung der Anlage wird zugleich die Vertheilung der Kosten festgesetzt.

In Preußen hat die untersagende Behörde eine Klage bei dem Kreis- bezw. Bezirksausschusse anzubringen, gegen welche das Rechtsmittel an den Bezirksausschuß bezw. das Oberverwaltungsgericht geht, während das Verfahren den Formen des Verwaltungsstreites entspricht[3]).

§ 133. Der Verwaltungs-Aufsichtsweg.

I. Selbst dort, wo gesetzlich Verfügungen in Verwaltungssachen im Beschwerde- oder Klageverfahren anfechtbar sind, bleibt

[3]) Preuß. G 1. Aug. 1883 § 119.

sogar in derarten Fällen die Befugniß der staatlichen Aufsichtsbehörden unberührt, innerhalb ihrer gesetzlichen Zuständigkeit[1]) Verfügungen und Anordnungen der nachgeordneten Behörden außer Kraft zu setzen oder diese Behörden mit Anweisungen zu versehen[2]). Die Befugniß der höheren Staatsbehörden, von Amtswegen anweisend oder verbessernd in die Thätigkeit der nachgeordneten Behörden einzugreifen, ist zwar lediglich zum öffentlichen Besten zu üben, kann jedoch im einzelnen Falle thatsächlich dazu dienen, Beschwerden einzelner abzustellen. Denn es ist keineswegs untersagt, eine Anregung zum Vorgehen aus den angebrachten Vorstellungen Dritter an zuständiger Stelle abzuleiten. Wenn nun gleich den von einer Verwaltungsverfügung Betroffenen kein Beschwerderecht in dem Sinne erwächst, daß ihre Vorstellungen geprüft und nach gewissen Förmlichkeiten erledigt werden müssen, so ist dennoch eine Vorstellung an die nächste Aufsichtsbehörde vielfach nicht ohne Aussicht auf Erfolg. In denjenigen Fällen, wo lediglich darüber Meinungsverschiedenheit obwaltet, ob die Behörde, welche zweifellos im Rahmen ihrer Befugnisse handelte, nicht vielleicht einen milderen Standpunkt hätte einnehmen und dadurch zu anderweiten Maßnahmen gelangen können, ist eine sachgemäße Vorstellung im Aufsichtswege das einzige wirksame Hülfsmittel, so z. B. wenn die Anlage einer Haltestelle in Frage kommt und abzuwägen ist, ob die Gründe zur Versagung mächtiger sind als die für die Zulassung[3]). Ueber das Verhältniß des Aufsichtsweges zum Be-

---

[1]) Inhalt und Umfang des Aufsichtsrechtes der vorgesetzten Behörde über die ihr untergeordneten ist bisher in Deutschland grundsätzlich nicht geregelt. Nur für einzelne Fälle sind die Zuständigkeitsverhältnisse genau geregelt, doch würde es verfehlt sein, aus derarten Ausnahmebestimmungen einen allgemeinen Grundsatz abzuleiten. Die in der Wissenschaft vertretene Annahme, daß das behördliche Aufsichtsrecht die dreifache Befugniß umfasse, die Maßnahme der unteren Dienststelle gutzuheißen und zu bestätigen (jus confirmandi), oder inhaltlich zu verbessern und dadurch abzuändern (jus emendandi), oder an deren Stelle selbständig eine Satzung zu treffen (jus statuendi) ist in soweit verfehlt, als die letzte Befugniß jedenfalls der gesetzlichen Unterlage entbehrt. Würde z. B. eine Verständigung der Ortspolizei und der Gemeindebehörde über den Fahrpreis gemäß GwO § 76 nicht zustande kommen, so wäre gleichwohl in Preußen die Bezirksregierung nicht befugt, eigenmächtig die Höhe der Fahrpreise zu bestimmen.

[2]) z. B. Preußen LVG § 50; vergl. oben § 129 S. 379.

[3]) z. B. Preußen OVG 14. Febr. 1891.

schwerdewege in denjenigen Fällen, in denen sich beide Wege nicht decken, pflegen maßgebende Grundsätze aufgestellt zu sein[4]).

II. Wo es bisher an einem Verwaltungsbeschwerde- oder Streitverfahren gesetzlich noch fehlt, bietet der Aufsichtsweg das einzige Hülfsmittel, um Meinungsverschiedenheiten zwischen Behörden und den durch ihre Maßnahmen Betroffenen zum Austrage zu bringen. Ein Beschwerderecht besteht indeß nicht, obschon allerdings gemeinüblich angebrachte Vorstellungen berücksichtigt zu werden pflegen, sofern nicht etwa ihre Form eine sachwidrige ist und genügende thatsächliche Unterlagen geboten werden, um das Irrthümliche oder Zweckwidrige der angegriffenen Maßnahme erkennen zu lassen. Man hat sich deshalb davor zu hüten, der Leidenschaft und Erregung freien Lauf zu lassen, um vielleicht Beschuldigungen auszusprechen und leitende Beweggründe unterzuschieben, deren Stichhaltigkeit sich nicht erweisen läßt. Umgekehrt hat man möglichst erschöpfend und überzeugend diejenigen Thatsachen vorzutragen und glaubhaft zu machen, aus welchen die gewünschte Ersatzanordnung ihre Begründung finden soll.

III. In seiner Wirkung geht der Aufsichtsweg vom Beschwerde- oder Klagewege dadurch auseinander, daß durch die beiden letzteren nur das »Außerkraftsetzen« der angegriffenen Verfügung erreichbar ist, während im ersten darüber hinaus noch Anweisungen ergehen dürfen, was in der Sache thatsächlich geschehen soll. Der Erfolg ist hier also ein ungleich größerer. Wird z. B. die Beanstandung eines Fahrplanes durch Beschwerde oder Klage angegriffen, so wird nur über deren Unstatthaftigkeit und nicht den Genehmigungszwang entschieden, während die Aufsichtsbehörde anweisen darf, die Genehmigung auszusprechen.

§ 134. Die Zuständigkeitsabgrenzung.

Die Befugniß zu richterlicher Behandlung und Erledigung von Streitigkeiten zwischen Behörden und Straßenbahnunternehmern ist keine klare. Denn es steht nicht nur in Frage, welches Verwal-

---

[4]) z. B. Preußen MR 23. Mai 1879 (MBl 259), 9. März 1882 (MBl 64). Ueber die Befugniß der staatlichen Aufsichtsbehörde zu Anweisungen an nachgeordnete Behörden Preuß. OVG 2. Juli 1879 (Entsch. V 74).

tungsgericht für eine Sache zuständig sei, sondern auch ob der Streitfall überhaupt zur verwaltungsgerichtlichen Aburtelung geeignet ist. Man wird also weit öfter wie bei Vermögensstreitigkeiten in die Lage kommen, daß das angerufene Gericht seine Zuständigkeit ablehnt, weil nur im Verwaltungsaufsichtswege Abhülfe geschaffen werden dürfe. Es sind deshalb nicht nur örtliche und sachliche Zuständigkeit, sondern innerhalb der letzteren noch weiter auseinander zu halten, ob überhaupt ein Verwaltungsstreitfall nach Beschaffenheit der Sache vorliegt und er beziehendenfalls vor das angerufene Gericht gehört.

I. Die örtliche Zuständigkeit wird nach der Rücksicht auf das Verhältniß der Streitsache zu einem gewissen Gerichtsbezirke bestimmt. Sie ist ausnahmslos eine gesetzliche, indem sie schlechthin durch das Gesetz begründet ist. Allerdings ist denkbar, daß derselbe Streitfall die Behörden verschiedener Länder oder Gerichtsbezirke umfassen kann, wenn z. B. ein Fahrplan für eine Durchgangslinie von Mannheim nach Ludwigshafen oder aus dem Weichbilde Berlins durch Tempelhof nach Mariendorf von den einschlagenden Behörden ganz die gleiche Behandlung erfahren hat, durch welche der Unternehmer sich derart beschwert hält, um sie im Klagewege anzufechten. Weil indeß die einzelnen Behörden in selbstständigen Verfügungen ihre Machtbefugnisse ausüben, wird gegen jede derselben eine besondere Klage anzustrengen sein. Würden sie indeß eine gemeinsame Verfügung im nämlichen Schriftstücke erlassen, so würde dies besondere Klagen keineswegs ausschließen. Einen gemeinsamen Gerichtsstand zu bestellen, wenn Behörden verschiedener Länder in Frage kommen, fehlt jede Rechtsunterlage. Aber selbst für das Gebiet des nämlichen Landes ist die Bestellung eines gemeinsamen Gerichtsstandes nur vereinzelt vorgesehen.

II. In sachlicher Hinsicht ist überall die Bestimmung sehr einfach, welcher Behörde die Entscheidung zufällt, sobald nur erst feststeht, ob ein Verwaltungsstreitfall oder ein Verwaltungsfall vorliegt. In Preußen z. B. fallen die Verwaltungsstreitigkeiten gegen ortspolizeiliche Verfügungen ländlicher Behörden oder städtischer Behörden, sobald die Stadt keinen besonderen Stadtkreis bildet und weniger als 10 000 Einwohner zählt, dem örtlichen Kreisausschusse, sonst jedoch dem örtlichen Bezirksausschusse zu. Unsicher

ist dagegen die Ausscheidung der Zuständigkeit zwischen den Verwaltungsgerichten und Verwaltungsbehörden. Sie fällt nicht mit dem Unterschiede von Verwaltungsrechtssachen und Verwaltungssachen zusammen. Selbst wenn ein zur Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtes gehöriger Streitfall mit einem ihm entzogenen im Zusammenhange steht, wird der Gerichtshof nicht befugt, denselben mitzuentscheiden [1]). Jedenfalls sind »Angelegenheiten und Fragen, in welchen die Verwaltungsbehörden nach ihrem Ermessen zu verfügen berechtigt sind«, sowie die »vorsorglichen Maßregeln der Verwaltung« dem Gebiete der verwaltungsrechtlichen Entscheidung grundsätzlich entrückt. Umgekehrt fehlt es jedoch in Deutschland noch an einer grundsätzlichen Scheidung zwischen Verwaltungsrechtsstreitigkeiten und Verwaltungssachen rücksichtlich der Bestimmung der Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte. Gemeinüblich läßt man sich vielmehr daran genügen, in der Weise die Zuständigkeit abzugrenzen, daß diejenigen Streitsachen aufgezählt werden [2]), welche der Verwaltungsrechtspflege unterliegen. Von den Streitigkeiten, welche im Gebiete der Straßenbahnen denkbar sind, verfallen der Verwaltungsstreitpflege die Anfechtung polizeilicher Verfügungen aufgrund der Behauptung, daß der angefochtene Bescheid durch Nichtanwendung oder unrichtige Anwendung von Rechtsvorschriften die Rechte des Klägers verletzt [3]), sowie Klagen gegen Beschlüsse über Ertheilung, Zurücknahme gewerblicher Genehmigungen [4]), über die gesetzlich zulässige Untersagung des Gewerbebetriebes, über die Ablösung von Gewerbeberechtigung, ferner Streitigkeiten wegen Inanspruchnahme von Straßen für den öffentlichen Verkehr oder wegen Einziehung bezw. Verlegung öffentlicher Wege.

Neben den soeben besprochenen Rechtsstreitigkeiten sind den Deutschen Verwaltungsgerichten nicht selten Angelegenheiten zur Erledigung überwiesen, in welchen die Entscheidung lediglich aus Gründen der Zweckmäßigkeit und des billigen Ermessens zu erfolgen hat. Derartige Ueberweisungen haben ihren Grund entweder

---

[1]) Bayern G 8. Aug. 1878 Art. 13.

[2]) Bayern G 8. Aug. 1878 Art. 7—11, Preußen LVG §§ 7, 127, Baden G 14. Juni 1884 § 4, dagegen Württemberg G 16. Dez. 1876 Art. 10, 13.

[3]) Preußen LVG §§ 127, 128.

[4]) Preußen G 1. Aug. 1883 § 114, Bayern G 8. Aug. 1878.

darin, daß es für nothwendig gehalten wurde, die betr. Angelegenheiten in einem kontradictorischen Verfahren entscheiden zu lassen — dies trifft z. B. bei verschiedenen gewerblichen Streitigkeiten zu — oder weil derartige Sachen in engster Beziehung zu Rechtsstreitigkeiten entstehen.

Endlich werden den Verwaltungsgerichten Streitigkeiten überwiesen, welche nach reichsgesetzlicher Vorschrift im Verwaltungsstreitverfahren zu entscheiden sind[5]), wohin Streitfälle aus der Kranken-[6]) und Unfallsfürsorge[7]) gehören.

§ 135. Kompetenzkonflikte und Konflikte.

Im Gebiete des Straßenbahnwesens sind in verschiedener Weise Streitigkeiten zwischen Behörden darüber denkbar, welche von ihnen im gegebenen Falle zum amtlichen Eingreifen berechtigt und verpflichtet sind.

I. Einem Betriebsunternehmer, welcher die Unterhaltung des Verkehrs zwischen Nachbarorten bezweckt, würde, wenn jede betheiligte Ortspolizeibehörde für diejenige Strecke, welche innerhalb ihres Amtsbezirkes liegt, selbständige Bestimmungen über Fahrplan, Fahrpreis, Fahrscheinzwang, Obliegenheiten und Rechte der Fahrmannschaft, Dienstkleidung, Wagenbeschaffenheit, zulässige Triebkraft treffen würde, die Einrichtung und Unterhaltung eines Durchgangsbetriebes geradezu abgeschnitten sein, sobald die verschiedenen Bestimmungen inhaltlich von einander abweichen. Gleichwohl fehlt es in der heutigen Deutschen Gesetzgebung noch an Einrichtungen[1]), wie derarten Unzuträglichkeiten wirksam abgeholfen und die Unvereinbarkeit aufgehoben werden kann. Denn die Regelungsbefugniß aus GwO § 37 ist ausdrücklich den Ortspolizeibehörden[2]) übertragen, während jedenfalls eine reichsgesetzliche Satzung fehlt, welche der Landesgesetzgebung oder den Landesverwaltungsbehörden

[5]) z. B. Preußen G 27. April 1885, V 12. Sept. 1885, 26. Juli 1888.

[6]) G 15. Juni 1883 §§ 58^{2}, 65^{5}, 72^{4}, 73; oben § 79^{9} S. 230.

[7]) G 6. Juli 1884 § 5^{8}, 28. Mai 1885 § 16^{3}, 5. Mai 1886 §§ 12, 136^{6}, 137^{3}, 138, 142^{9}, 11. Juli 1887 § 8, 13. Juli 1887 § 12^{2}.

[1]) Abgesehen von Bayern. Vergl. § 134^{1} S. 386.

[2]) Oben § 30 S. 65 ff.

die Befugniß giebt, den Ortspolizeibehörden die Ausübung ihres reichsgesetzlichen Rechts zu beschränken oder abzunehmen und es auf übergeordnete Landesverwaltungsbehörden zu übertragen. Gleichwohl haben bei vorgefallener Unverträglichkeit der abweichenden Anordnungen mehrerer bei dem nämlichen Betriebe betheiligten Ortspolizeibehörden die ihnen übergeordneten Landesverwaltungsbehörden eine naturgemäße Lösung bald in der Form einer Verständigung durch eine von ihnen geleitete gemeinsame Berathung der Betheiligten herbeigeführt, bald durch Anweisungen an dieselben eine selbstständige Entscheidung getroffen. Die Berechtigung zu einem Vorgehen in ersterer Art wird kaum, zu einem in letzterer hingegen bestritten werden können. Dagegen wird die untergeordnete Behörde schwerlich vermögen, einem derartigen Vorgehen der übergeordneten wirksamen Widerstand zu leisten und deren Bestimmung unbefolgt zu lassen, soweit nicht etwa im Wege der weiteren Vorstellung an höhere Dienststellen oder der Verwaltungsklage gesetzliche Mittel geboten sind. Am allerwenigsten jedoch wird der Betriebsunternehmer um deshalb, weil die Ortspolizeibehörde vielleicht weniger aus freier Entschließung als auf höhere Anweisung, bei einem äußerlich von ihr ergangenen Erlasse gehandelt hat, die betreffenden Maßregeln unbefolgt lassen dürfen, indem er vielmehr nur berechtigt ist, solche in demjenigen Verfahrenswege anzufechten, welcher ihm gegen ortspolizeiliche Verfügungen landesgesetzlich offen[3]) steht. Dagegen braucht jedenfalls der Betriebsunternehmer unmittelbar an ihn ergehende Verfügungen der den Ortspolizeibehörden übergeordneten Verwaltungsbehörden, welche Angelegenheiten zu ordnen bestimmt, die reichsgesetzlich den Ortspolizeibehörden übertragen worden sind, keineswegs widerstandslos über sich ergehen zu lassen und unbedingt zu befolgen. Durch ein derartiges Vorgehen wird ihm allerdings der Rechtsweg theils abgeschnitten, theils verkümmert werden und er ausschließlich auf den Beschwerdeweg, als das einzige Rechtsmittel, angewiesen sein, um derartigen Vorgängen zu begegnen. Die Bezeichnung Kompetenzkonflikt ist auf solche Fälle jedoch nicht anwendbar.

---

[3]) Dies geschah z. B. gegen ortspolizeiliche Erlasse in Duisburg, Düsseldorf, Gladbach, welche durch den Regierungspräsidenten veranlaßt waren nach K. Hilse: Sonntagsruhe S. 10.

II. Nicht minder ist es bereits zu Streitigkeiten darüber gekommen, ob die Entscheidung einer Angelegenheit zur Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden oder der Gerichte gehört. So war z. B. in Dresden[4]) hinsichtlich eines zur Regelung des Betriebes von Straßenbahnen bestimmten Erlasses des Stadtraths streitig, ob über seine Anwendung und Auslegung zu entscheiden ausschließlich die Verwaltungsbehörde zuständig sei, oder ob er in seinen privatrechtlichen Satzungen die Grundlage zu einem Rechtswege abgeben könne. Ein Streitfall in Charlottenburg betraf die Frage, ob die ortspolizeiliche Auflage an einen Straßenbahnunternehmer, behufs Herbeiführung eines Durchgangsverkehrs die fehlende Verbindung des Berliner und Charlottenburger Gleisnetzes herzustellen, die Straßeneigenthümerin zur Duldung des Gleiseinbaues verpflichte oder ihr ein aus der Ausschließlichkeit des Eigenthums ableitbares, im ordentlichen Rechtsverfahren zu verfolgendes Einbau-Widerspruchsrecht lasse. In Berlin hatten verschiedene Anlieger der Brunnenstraße gegen auszuführende Veränderungen am Rinnstein und Bürgersteig Widerspruch erhoben, welche infolge des Gleiseinbaues polizeilicherseits dem Straßenbahnunternehmer auferlegt waren, und fragte es sich schließlich, ob die Eigenthümer die Wiederherstellung des früheren Zustandes verlangen oder nur noch auf Schadloshaltung wegen der bewirkten Veränderung an ihrem Eigenthume klagen durften[6]).

Zuständigkeitsstreite zwischen Verwaltungsbehörden und Gerichten sind wegen der geschichtlich begründeten Sonderstellung der Letzteren, sowie wegen der eigenartigen Natur und der Rechtswirkung ihrer Entscheidung überall in Deutschland gesetzgeberisch besonders geregelt[7]). Die Zuständigkeitsfrage kann hier nicht durch

---

[4]) Ztschr. f. Transportw. VIII 339.

[5]) Preuß. OVG 29. Dez. 1883 (Entsch. X 169).

[6]) Preuß. OTr 8. Juni 1875 (944. 1875 II), 7. Jan. 1879 (2957. 1878 II) RG 25. April 1881, 6. April u. 3. Nov. 1883 (IV 667. 1881, V 684. 1882, V 13. 1883).

[7]) Preußen V 1. Aug. 1879, Bayern G 18. Aug. 1879, Württemberg G 25. Aug. 1879, Baden G 12. März 1878, Hessen G 29. April 1879, Sachsen G 3. März 1879. Nach Einf. G z. GVG § 17 [1] kann für einen Bundesstaat auf dessen Antrag unter Zustimmung des Bundesraths durch Kaiserl. V die Erledigung derartiger Streitigkeiten dem Reichsgericht zugewiesen werden. Fitting § 3 S. 12.

Vereinbarung der zuständigen höchsten Behörden geregelt werden; vielmehr wird die Entscheidung einer besonders eingerichteten Behörde für nothwendig erachtet, deren Zusammensetzung eine unabhängige Beurtheilung der Streitfrage bewirken soll. Jene Behörden pflegen Kompetenzgerichte, die vor sie gebrachten Streitfälle Kompetenzkonflikte[8]) genannt zu werden, welche in positive und negative zu unterscheiden sind, je nachdem, ob beide Behörden ihre Zuständigkeit behaupten[9]) oder verneinen[10]).

Auseinander zu halten ist ferner, ob die Zuständigkeit von einer Privatperson (Betriebsunternehmer oder Straßeneigenthümer) oder von einer Behörde in Frage gezogen wird. Ersterenfalls kann die Streitfrage nur in Form des Einwandes der Unzulässigkeit des beschrittenen Rechtsweges bei dem mit der Sachentscheidung befaßten Gerichte erhoben und durch dasselbe entschieden werden[11]). Im anderen Falle gestaltet sich das Verfahren dahin[12]), daß die der im Streite befangenen Behörde vorgesetzte Verwaltungsbehörde die Unzuständigkeit des Rechtsweges bei dem Gerichte behauptet und die Aussetzung des Verfahrens bis nach ergangener Entscheidung über den Kompetenzkonflikt verlangt. Mit diesem Antrage wird der Kompetenzkonflikt eingeleitet und der zu seiner Entscheidung zuständige Gerichtshof[13]) mit der Sache befaßt, während das Hauptverfahren vorläufig ruht.

III. Mit Kompetenzkonflikt nicht zu verwechseln ist der Konflikt, worunter jeder Fall zu bringen ist, in welchem reichsgesetzlich[14]) die Vorentscheidung der Frage, ob ein Beamter seine Befugnisse überschritten oder Zwangspflichten unterlassen hat, den ordent-

---

[8]) Daß Zuständigkeitsstreitigkeiten zwischen ordentlichen und Verwaltungsgerichten zur Erhebung des Kompetenzkonfliktes geeignet sind, hat Preuß. OVG 24. Jan. 1885 (Entsch. XV 406) ausgesprochen. Vergl. RG 8. Nov. 1890 (Entsch. XXVII 209).

[9]) CPO § 36⁵.

[10]) CPO §§ 11, 36⁶.

[11]) Oben § 114 S. 346.

[12]) CPO Einf. G § 15.

[13]) Die bis dahin von dem Preußischen Gerichtshofe zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte gefällten Rechtsgrundsätze hat systematisch zusammengestellt W. Hilse: Rechtsgrundsätze des Gerichtshofes zur Entscheidung von Kompetenzkonflikten. Berlin, Karl Heymanns Verlag, 1874. Vergl. oben Anm. 7.

[14]) Einf. G z. GVG § 11².

lichen Gerichten entzogen werden darf. Die Beurtheilung, ob die gerichtliche Verfolgung eines Beamten wegen Diensthandlungen zulässig sei, anderweit vorentscheiden zu lassen, ist dadurch aus einer Zweckmäßigkeitsfrage in eine Rechtsfrage umgewandelt. Die Vorentscheidung hat lediglich den Inhalt, ob der Beamte innerhalb seiner Amtsbefugnisse geblieben ist. Uebrigens ist nicht einmal der Grundsatz reichsrechtlich gewährleistet, daß den ordentlichen Gerichten überhaupt eine Rechtssprechung über Entschädigungsansprüche gegen Beamte aus Anlaß von Ueberschreitungen ihrer Amtsbefugnisse verbleibt.

Voraussetzung der Konfliktserhebung ist, daß gegen einen Civil- oder Militärbeamten wegen einer in Ausübung oder in Veranlassung der Ausübung seines Amtes vorgenommenen Handlung oder wegen Unterlassung einer Amtshandlung eine gerichtliche Verfolgung im Wege des Civil- oder Strafprozesses eingeleitet worden ist. In jedem derartigen Falle steht der vorgesetzten Central- oder Provinzialbehörde[15]) des Beamten bezw. dem Plenum derselben die Befugniß zu, den Konflikt zu erheben, falls sie glaubt, daß der Beamte sich einer Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse oder Unterlassung einer ihm obliegenden Amtshandlung nicht schuldig gemacht habe. Es könnte z. B. zum Konflikte kommen in einer Klagesache gegen den Führer eines militärischen Dienstwagens auf Schadensersatz aus einem Zusammenstoß, oder gegen einen Polizeibeamten, der auf Ersatz von Einnahmeausfall infolge verzögerter Abstempelung des Fahrscheins in Anspruch genommen wird.

Die Erhebung ist in das freie Ermessen der Behörde gestellt, welche von derselben insbesondere dann Gebrauch machen wird, wenn die Beurtheilung darüber, ob der Beamte innerhalb seiner Zuständigkeitsgrenzen geblieben ist, eine bei dem Gerichte nicht vorausgesetzte oder in einem etwa schon abgesetzten Erkenntnisse nicht hervorgetretene Kenntniß des geschriebenen oder ungeschriebenen Verwaltungsrechts erfordert, oder wenn die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, der Autorität der Behörden die gerichtliche Verhandlung einer an sich ungerechtfertigten Klage unerwünscht

[15]) Einem Reichsamte steht die Befugniß nicht zu, den Konflikt oder Kompetenzkonflikt zu beantragen nach Preuß. OVG 24. Jan. 1885 (Entsch. XV 406); B. Hilse in den Beitr. zur Erläuterung des D. R.

macht, was ebenso gut für Civil- wie für Strafsachen zutrifft. Die Entscheidung fällt bald dem Reichsgerichte, bald jedoch den Landesverwaltungsgerichten, vereinzelt auch dem Kompetenzgerichtshofe[16]) zu.

IV. Das unterscheidende Merkmal zwischen beiden liegt darin, daß der Kompetenzkonflikt sich gegen die ungesetzliche, der Konflikt gegen die blos mißbräuchliche Angehung des Richters wendet[17]). Bei jenem ist über die Zuständigkeit, bei diesem dagegen über die dem Materiellen der Sache angehörige Frage zu entscheiden, ob die rechtlichen und thatsächlichen Voraussetzungen zu einer im Prinzip statthaften gerichtlichen Verfolgung im gegebenen Falle fehlen.

IV. Ortsstatuten als Rechtsschutzmaßregeln.

§ 136. Begriff der Ortsstatuten.

Die Eigenschaft einer Maßregel zum Schutze von Rechten der Gemeinden gegen Beeinträchtigung durch Dritte wird vielfach den Ortsstatuten beigelegt. Diese sind Anordnungen der Gemeinden, durch welche die beiderseitigen Rechtsverhältnisse zwischen ihnen und Gemeindegliedern geregelt[1]) werden. Zu ihrer Rechtswirksamkeit bedürfen die diesbezüglichen Gemeindebeschlüsse einer landesbehördlichen Bestätigung, die gemeinüblich einem gewissen Rechtszuge unterliegt[2]). Sie dürfen überdies nur über solche Gegenstände ergehen, für welche diese Form der Ordnung gesetzlich zugelassen ist, was ausnahmslos blos für öffentlich rechtliche und nicht für vermögensrechtliche Angelegenheiten zutrifft. Sodann handelt es sich in ihnen stets nur um Verwaltungsordnungen, nicht aber um obrigkeitliche Machtbefugnisse.

---

16) Hartmann: GVG S. 79[14].

17) Preuß. J. M. Bl. 1855 S. 407 und 1857 S. 365.

1) Bornhak § 106 II 148; Löhning 182.

2) z. B. in Preußen bedürfen Ortsstatuten in Städten der Bestätigung des Bezirksausschusses, gegen den Beschwerde an den Provinzialrath zusteht, für Landgemeinden des Kreisausschusses mit Beschwerderecht an den Bezirksausschuß (G 1. August 1883 §§ 16, 31) für Berlin des Oberpräsidenten mit Beschwerderecht an den Minister für Handel und Gewerbe.

Läßt sich zwar nun nicht leugnen, daß bisweilen Ortsstatuten dazu dienlich sind, die Gemeinden vor Aufwendungen zu schützen bezw. ihnen zu ermöglichen, gewisse Gemeindelasten auf Dritte abzuwälzen[3]), und daß sie sich somit unter gewissen Umständen zu Schutzmitteln der Erhaltung bezw. Verbesserung des Gemeindevermögens gestalten, so wird ihnen gleichwohl zu Unrecht die Eigenschaft von Rechtsschutzmaßregeln beigelegt. Weder ist ihr Zweck der Rechtsschutz, noch ihr Grund die Gemeindevermögensverbesserung, vielmehr ist ihr Ziel die Ordnung von Gemeindeverwaltungsangelegenheiten, das Aufstellen der Grundsätze über die Vertheilung der Rechte und Pflichten unter die Gemeindemitglieder.

Man glaubt vornehmlich in den Ortsstatuten ein Mittel zu besitzen, den Straßenbahnbetrieb den Gemeinden vorbehalten und dem Mitbewerbe durch dritte verschließen zu dürfen. Das Irrthümliche dieser Auffassung ist bereits dargelegt[4]). Insofern vielmehr der Straßenbahnbetrieb ein genehmigungsfreies Gewerbe ist, fehlt die rechtliche Möglichkeit, seine Ausübung aus anderen Gründen als diesen der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit zu hintertreiben und darf sogar nicht einmal die Bedürfnißfrage zum Behinderungsgrunde herangezogen werden. Noch weniger besteht die rechtliche Möglichkeit, im Wege des Ortsstatuts einer Wegefläche die Eigenschaft der allgemeinen Benutzbarkeit zu entziehen und sie der ausschließlichen Benutzung für Gemeindezwecke oder für einzelne dazu verstattete Personen vorzubehalten, solange es noch an einem Reichs- oder Landesgesetze gebricht, welches eine dahin zielende Befugniß der Gemeinden ausspricht. Mithin versagen zur Zeit Ortsstatuten noch ihren Dienst, wenn es sich darum handelt, die Gemeinden oder einzelne von diesen zugelassene Personen vor einem Mitbewerb im Straßenbahnbetriebe zu schützen und ihnen den Alleinbetrieb bezw. die ausschließliche Benutzung eines Gemeindeschienenweges zu demselben zu sichern.

---

[3]) Dies ist z. B. nach dem Preuß. Baufluchtengesetz vom 2. Juli 1875 §§ 12, 15 angängig.

[4]) Oben § 45 S. 121 ff.

Sachregister.

A.

Abfahrtsplätze 47[1].
— zeiten 79. 88.
Abgabe 166.
Abgeleitetes Recht 240.
Abladen 77.
— lehnungserklärung 43.
— lehnungsrecht 269.
— lösung 59[1].
— meldung 110.
— nutzung 55. 204.
— schrift 374.
— stecken 54
— steigen 74.
— stoßende Erscheinung 89.
— tretung 110. 220. 239.
— weisung 376.
— wesenheit 375.
— zugskanäle 56.
Ackerbaulehre 25.
Akkumulatoren 55.
Aktienanlagen 129.
Aktiengesellschaft 12. 127[13]. 132. 134. 141. 156. 230[9]. 343.
Alleinbetrieb 122. 394.
Alte Personen 89.
Alter 131.
Alters- u. Invaliditätsfürsorge 213. 360.
— — rentenanspruch 230.
— — versicherungszwang 143. 149.
Amtsanwaltschaft 337.
— befugniß 392.
— gericht 336. 342. 360.
— mißbrauch 81.
— vergehen 152.
Analogie 32.
Aneignungsfreiheit 331.
Anfangsstunden 68. 69.
Angestellte 124. 142.
Angriffsverfahren 45.
Ankunftsplätze 47[1].
— zeiten 79, 88.
Anlagebesitzer 124. 128. 148. 175. 191. 281. 288. 314.
— -Einspruchsrecht 38.
— genehmigung 63[6]. 381.
— recht 161.
— zweck 4.
Annahmeverhandlung 148.
Anrufen 147.
Anschlagspreise 176. 269.
Anschlußbahnen 2. 7.
Anstrich 294.
Anstiftung 326.
Antrag 374.
Antragsvergehen 339.
Anwalt 344.
Anweisung 389.
Anzeige 60. 86. 87. 227. 267.
Arbeiter 104. 124. 154. 365.
— ausschuß 364.
— ausstand 118.
— führer 234[4].
Arbeitgeber 124. 154. 224.
Arbeitsaufseher 144.
— buch 152.
— einstellung 113. 363.
— entlassung 149.
— geberzuschuß 207.
— kräfte 19.
— lohn 358.
— markt 19. 82.
— ordnung 365.

Arbeitsplan 54.
— vertragsbruch 213.
Arglist 176. 241. 347.
Armengeld 221.
— pflege 237.
Arrest 355. 359.
Aufbewahrungspflicht 252. 331.
Aufgabe 12. 109. 191. 192. 196.
Aufgebotsverfahren 160[10]. 256. 359. 381.
Aufhören 109.
Auflassung 199.
Auflösung 110.
Aufseher 142.
Aufsicht 37.
Aufsichtsbefugniß 145. 384[1].
— behörde 188. 223. 379.
Aufsteigen 74.
Auftrag 191.
Auftragsverhältniß 206.
Augenschein 349.
Augenschwäche 228[3].
Ausfertigung 353. 363.
Ausführung 174.
Ausführungsart 55. 171.
— frist 48.
— mängel 175
— verzug 177.
Ausgangspunkt 69.
Ausland 4. 24. 233.
Ausländer 129. 130. 131. 133. 135. 137. 139. 146[3]. 211. 216. 230[12]. 342.
Auslegung 26, 31.
Ausnutzungsfähigkeit 19.
Ausschließlichkeit 63[6]. 165. 179. 189. 191[19]. 210.
Ausschluß 122. 209.
Ausschlußurtheil 360.
Ausschreiben 125. 176.
Ausschuß- oder Aufsichtsrath 142.
Aussicht 290.
Aussperrung 363.
Ausrüstungsgegenstände 201.
Ausstand 115. 233.
Ausübungsformen 42.
Auswechselung 55.
Ausweichen 47[1]. 75. 78. 79. 88. 376.
Außendienst 145.

B.

Bahnabgabe 215.
— anlage 19. 44. 157. 158. 287.
— bau 25.
— baukunde 4. 5.
— besitzer 181.
— betrieb 44. 60.
— betriebstechnik 5.
— höfe 195. 199.
— konzession 157.
— körperzerstörung 313.
— kreuzung 57.
— meister 145. 155. 365[1].
— signal 75. 334.
— zug 78.
Bau 37.
— abnahme 54.
— genehmigung 47. 111. 219.
— plan 51. 54.
— werke 179.
Beamte 79. 138. 152.
Bedeutung 17.
Bedingungen 67. 163.
Bedürfnißfrage 44. 210. 394.
Beerdigungskosten 235. 281.
Befähigung 68. 84. 138. 143.
Befahren 39. 77. 161.
Befehl 43.
Befestigungsart 55.
Beförderungsbetriebe 9.
— leistungen 168.
— vertrag 81[8]. 251. 258.
— zeit 47[1].
— zweck 189.
Befristung 53. 67. 111.
Begriff 1. 26.
Begünstigung 326.
Beiladung 374.
Bekanntmachung 52.
Belastung 29.
Beleuchtung 50. 67. 77. 79
Benutzbarkeit 185.
Benutzung der Gleise 58.
Benutzungsgebühr 173.
Berathung 374.
Bereicherung 37. 168. 173. 218. 236. 264. 323.

Berufsgemäße Aufmerksamkeit 143.
— genossenschaft 214. 284. 361.
Berufung 337. 339. 355. 375.
Berufungsgericht 371. 372.
Beschädigungen 205.
Beschäftigungsgeber 234.
— unfähigkeit 320.
Beschlagnahme 233. 235. 358.
Beschlußverfahren 369.
— behörde 382.
Beschwerde 52. 66. 87. 107. 354. 384.
— recht 385.
— verfahren 372.
— weg 389.
Beseitigung des Schienenweges 58.
Beseitigungsrecht 196.
— verzug 58.
Besitzergreifung 117.
— störungen 184.
Besprengung 58.
Bestallung 142.
Bestätigung 393.
Besteller 268.
Bestechung 81
Besteuerungsfähigkeit 19.
Betheiligte 123.
Betragen 147.
Betrieb 4. 17. 37. 136. 157. 203. 382.
Betriebsanmeldepflicht 134.
— arbeiter 142. 145.
— aufseher 124. 144.
— ausschließung 121.
— beamte 124. 142. 143. 154. 221.
— befugniß 67.
— beschränkung 37.
— dauer 71. 72.
— direktoren 81.
— einkünfte 195.
— einstellung 17. 53. 59. 66. 68. 105. 135.
— fortsetzung 106.
— führung 40. 157. 207.
— gefährdung 313. 314.
— gehülfen 124. 142. 145.
— genehmigung 111. 210.
— inspektoren 81. 293.
— krankenkasse 136. 139. 142. 207. 224. 364.
Betriebsleiter 73. 87. 124. 139. 140. 142. 224. 365[1].
— mannschaft 68[9]. 291.
— material 95.
— mittel 19. 68[9]. 194. 195. 293.
— recht 157. 203.
— sicherheit 10.
— störer 240.
— übergang 109.
— unfälle 144. 228[2].
— unterbrechung 71. 109. 114.
— unternehmer 107. 124. 132. 203. 239. 335. 388. 389.
— untersagung 37. 64. 65. 382.
— verhinderung 316.
— weise 52. 68.
— wiederaufnahme 135.
— zwang 109.
Betrug 323. 326. 347.
Betrunken 89.
Bevormundung 68. 83. 153.
Beweggründe 104. 315.
Bewegungsfreiheit 70.
— fähigkeit 161. 181.
Beweisaufnahme 269. 351. 375.
— einreden 348.
— last 193. 285. 296. 309. 348. 350.
— mittel 367. 375.
— sicherung 267.
Bezirksausschuß 43. 102. 371. 382. 383. 386. 392[2].
— ämter 371.
— rath 372.
— straßen 126.
Bezugsrecht 229.
Bietungsverfahren 270.
Billigkeitsgründe 213.
Blitzstrahl 244.
Börsengebrauch 266.
— steuer 218.
Boden 179.
Boten 155.
Bremsen 98.
Briefbeförderung 165[5].
— wechsel 176.
Bruchschaden 228[3].
Brunnen 54[2]. 56.
Bundesrath 390[7].

Bürgermeister 141.
— steig 390.
Bürgschaft 276.
Bureaugehülfen 155.
Buße 239. 241. 283. 319. 340. 347.

C.

Civilkammern 342. 343.
Collision 32.
Commodatum 205.

D.

Dampfbetrieb 5. 14. 15. 17. 18. 78[10]. 92. 99. 100. 296.
— maschinenkunde 25.
Deckplätze 75. 79. 97. 334.
— sitzwagen 75[7].
Deponiren 46[1].
Dereliktion 192.
Drahtseilbahn 2. 11. 17. 78[10].
Diebstahl 311. 313. 327. 328.
Dienstbarkeit 162.
— geber 303.
— kleidung 93. 137. 147. 201. 268. 388.
— miethe 148. 258.
— wechsel 85. 234.
Directoren 293.
Distancegeschäfte 267.
Distriktsverwaltungsbehörden 371.
Doppelgleise 97.
— besteuerungen 216.
Durchgangsbetrieb 388.
— verkehr 390.

E.

Editionsverfahren 350.
Ehefrau 130.
Ehrenämter 139. 223. 229. 232.
— rechte 84.
Eid 350. 375[4]. 383.
Eigenbetrieb 12.
— gewicht 17. 55.
— nutz 13. 101. 163. 168.
— thum 38. 40. 128. 159. 179.
— thumsbeschränkung 162.
Eigenes Verschulden 239. 347.
Einbau 192.
— genehmigung 73. 110. 211. 257.
— material 131.
— pacht 197.
— recht 116. 192.
— vertrag 131.
Eingeschriebene Hülfskasse 225.
Eingleisig 49. 376.
Eingriffsberechtigte 40.
— recht 33.
Einigungsamt 360. 363.
Einkommensteuer 136. 216.
Einnahmeausfälle 204.
— quelle 166.
Einrede 346. 374.
Einseitige Erklärung 163.
Einspruch 338. 356. 366.
Einspruchsrecht 51. 52. 57. 179. 180.
Einstweilige Verfügung 359.
Eintragung 200.
Einwandsschrift 374.
Einwendung 388.
Eisenbahn 103. 215. 236. 253. 336.
— abgabe 215.
— bau 177.
— betriebe 116.
— betriebsrecht 211.
— kunde 22.
— schutz 27.
— techniker 9.
Elektricität 11. 17. 18. 21. 52. 55. 78[10]. 92. 98. 99. 101. 297. 312.
Elektrotechnik 25.
Endigungsstunden 68.
Endpunkt 69.
Enteignung 169. 173. 199.
Entgelt 181.
Entgleisen 245.
Entlassungsgrund 151.
Entmündigte 130.
Entschädigung 52. 57. 171. 174.
Entschädigungsanspruch 392.
Entwickelung 14.
Entziehung 109.
Erbauer 55. 60.
Erfüllungstage 266.
— verzug 267.
Erläuterungsbericht 48.

Erlaubniß 43. 59. 182.
Erleuchten 88. 98.
Erlöschen 53. 59. 111. 197.
Ermessen 370.
Ersatzanspruch 262. 281.
— verbindlichkeit 116.
Erschütterungen 290. 296[5].
Ersitzung 347[4].
Erträgnisse 194.
Erwachsene 84.
Erwerbsausfall 282.
Erwerbsfähigkeit 236.
— gesellschaft 207. 258.
— unfähigkeit 236.
— -Unternehmungen 13.
Expeditoren 145. 150.
Expropriation 169[1]. 173. 199.

F.

Fahrdammverbreiterung 56.
Fahrenskunde 83.
Fahrer 75. 79. 82. 88. 150.
Fahrgäste 68[9]. 74. 302. 322. 344.
— fehler 237[6]. 281. 292. 303. 318.
— gebrauch 162.
— gelderhinterziehung 313. 322.
— geschwindigkeit 72.
— karten 208. 259. 324.
— lässigkeit 229[7]. 247. 279. 315[3].
— mannschaft 388.
— meister 145. 155.
— ordnung 76.
— plan 35. 68[9]. 108. 114. 173. 385. 386. 388.
— preis 37. 47[1]. 168. 260. 264. 388.
— — ermäßigung 168.
— — überhebung 79.
— schein 68. 80. 147. 152. 219. 233. 292. 392.
— — zwang 68[9]. 82. 138. 388.
— taxe 47[1].
— verbot 181. 185.
Familienleben 18.
Fehltreten 245.
Feiertagsarbeit 146.
— preise 104.
Fernverkehr 9.
Fernsprechleitungen 101.
Feststellungsklage 344.
Feuersgefahr 199.
Feuerungsmaterial 202.
Fiction 252.
Finanzwissenschaft 25.
Forderungsabtretung 241.
Fortbildungsschulen 153.
— führungszwang 110.
— setzung 109.
Freie Fahrt 67.
Freiheit 33.
Freiheitsstrafen 139.
Fremde 302.
Fristen und Nothfrist 58. 206.
Fürsorgeverbindlichkeit 177.
Fuhrbetrieb 7.
Fund 250. 251.
— geld 254.
— unterschlagung 331.
Funken 290. 296[5].
Fusion 193.
Futter 19. 202.

G.

Gasleitungen 54[2]. 56.
Geben 213.
Gebot 70.
Gebrauchsart 173. 189.
— gebühr 216.
— genehmigung 54.
— leihe 205. 258.
— recht 180. 183. 191. 204.
— umfang 173.
— werth 104.
Gebrechen 84.
Gebühren 216.
Gefängnißstrafe 315. 319. 328. 329. 330.
Gefahrenabwendung 44. 61. 72. 82.
Gegeneinrede 346.
— erklärung 374. 375.
Gegenstand 44. 157.
Gehülfen 178.
Geistesgegenwart 83.
— störung 245.
Geld 380.
Geldmarkt 19.

Geldstrafe 114. 139. 147. 224. 318. 319. 321. 327.
— wechseln 104. 263.
Gemeinde 134. 141. 188.
— abgaben 208. 213.
— bahn 37. 129.
— behörde 43. 52. 102. 384[1].
— betrieb 12.
— einkünfte 19.
— lasten 394.
— obrigkeit 40. 44. 67. 134.
— straßen 127. 161.
— vertretung 43. 107.
— vorsteher 107. 141. 367.
— wirthschaft 12. 19. 188.
Gemeingebrauch 159[8].
— gutseigenschaft 184.
— wohl 12. 34. 35. 48. 69. 72. 169.
Genehmigung 381. 387.
Genehmigungsscheine 64. 163. 205.
— versagung 62. 65.
— zwang 210.
Generalgedinge 268[1].
Genossenschaft 12. 127[13]. 132. 141. 230[9].
Gepäck 79. 89.
Geräusch 290. 296. 296[5]. 298[1].
Gericht 380. 390.
Gerichtsgebrauch 127. 236.
— behörden 382.
— stand 386.
— vollzieher 284. 345. 357.
Geruch 89. 296[5].
Geschäftsbesorgung 140. 175. 191. 206. 241. 258.
— gehülfen 155.
— herren 124. 137.
— stempel 216. 217.
Geschenke 81. 147. 152.
Geschirre 100. 201.
Geschlecht 138.
Gesellschaftswirthschaft 21.
Gesetzgebung 37.
Gesetzliche Abtretung 240.
Gesindedienst 365.
Gesundheit 25. 153. 236.
Gewährleistung 177. 210.
Gewahrsam 158[5]. 253.
Gewaltthätigkeiten 286.
Gewerbeberechtigungen 188. 387.
— beschränkung 34. 107. 164.
— betrieb 10. 18. 19. 122. 134.
— freiheit 34. 68. 211.
— gerichte 142. 143. 341. 363. 365.
— polizei 45.
— steuer 135. 136. 215.
Gewerbliche Anlagen 10. 45. 380. 381.
Gewinn 278.
Gewinnsucht 236.
Glatteis 244.
Glaubensbekenntniß 138.
Gläubiger 117.
Gleisausbesserung 380.
Gleiseigner 107. 181. 203. 289.
— einbau 38. 42. 51. 73. 157. 186. 218. 268. 381. 382. 390.
— — genehmigung 62. 106. 125. 157. 161. 258.
— — material 59.
— rille 288.
— verlegung 268[1].
— übergang 40[4].
— vertrag 257.
Grabenüberbrückungen 56.
Grobes Versehen 206.
Grober Unfug 312. 319.
Grundschulden 195. 200.
Güterbeförderung 2. 98[7].
— zug 316.

H.

Haft 380.
— pflicht 27. 181. 206. 213. 235. 283. 344.
— strafe 233.
Haltbar 98.
Haltestelle 70. 71. 78. 377. 384.
— zeit 71.
Handel 18.
Handelsrecht 156.
Handfesten 195[6].
— greiflichkeit 291. 302.
— griffe 98.
Handlungen 213.
Handlungsgehülfen 156.
— fähigkeit 257.

Hauptgleise 78.
— sache 178.
Hausrecht 81[8].
Heilungskosten 235. 281.
Heimathwesen 371.
Heimfallrecht 197.
Hilfsmittel 25. 29. 33.
— personen 124.
— wissenschaft 24.
Hindernisse 77.
Hinterbliebene 235.
— legung 261. 276.
— platte 75. 97.
— ziehung 214.
Hitzschlag 244.
Hochbahn 52. 297.
Hochleitung 21.
— schulunterricht 24.
Höhere Gewalt 73. 106. 115[3]. 241. 347.
Hofverwalter 154. 155.
Hoheitsrecht 36. 40. 158. 168. 170.
Holz 77.
Hunde 79. 89.
Hypotheken 195. 200.

J.

Immobiliarrecht 183.
— stempel 178[1]. 220.
Industriebahnen 7. 317.
Inhaberpapier 261.
Inhalt 28.
Inländer 129. 131.
Innendienst 145.
Inspektoren 155.
Interpretation 31.
Invalidenmarken 207.
— rente 229[4].
Invalidität 131. 207. 229. 360.
Invaliditätsfürsorge 240.
Irrthum 192. 193.
Jugendliche Arbeiter 152.

K.

Kabelbetrieb 99.
Kammer für Handelssachen 342. 343.
Kanalisation 54[2]. 172.
Kapitalabfindung 230.
— verwerthung 108.
Kassirer 155.
Kauf 200. 201. 265.
Kautionen 198.
Kerbhölzer 350.
Kinder 89. 243. 247. 322.
Klagbarkeit 257.
Klage 343. 373.
Klagefrist 280.
— grund 344. 345.
— rücknahme 353.
— weg 385.
Klassenhaß 94.
Kleidung 146
Kohlenstaub 245.
Kommanditgesellschaft 138.
Kommunalverbandsstraßen 126.
Kompetenz-Konflikt 230[10]. 388. 389.
— gericht 391. 393.
Kondukteure 83.
Konkurrenzlinien 211.
Konkurserklärung 110.
Kontrollbeamte 81. 83. 145. 150. 154. 155. 293. 326.
Konflikt 388. 391.
Konzessionsabgabe 40[4]. 219.
Körperverletzung 80. 235. 281 291 293. 300. 312. 318. 319.
Kosten 380. 383.
Kostenfragen 56.
— vorschuß 56. 222
Kräfteverwerthung 95.
Kraftausbeutung 94. 115.
— maschinen 200.
Krankenfürsorge 213. 240. 388.
— kasse 214. 227 284.
— unterstützungsanspruch 224.
— versicherungszwang 149.
Krankheit 89 151. 244. 259.
Kreisausschuß 371. 382. 383. 386. 393[2].
— regierung 371.
— straßen 126.
Kreuzungen 58.
Kündigung 146. 149.
Kultur 12[1].
Kunstfertigkeit 148.
Kutscher 81. 82. 90. 145. 293. 334.

L.

Ladung 344.
Lärmen 76. 79. 334.
Lampen 294
Landesbehörde 38.
— gesetzgebung 26. 30.
— verrath 311.
— vertheidigung 37.
— Verwaltungsbehörde 389.
— gericht 393.
Landgericht 330. 336. 342.
Landwirthschaft 19. 25.
Lastenheft 42. 210.
Leben 84. 236.
Lebensmittel 146.
Leichenfuhrbetrieb 123.
Leihe 164.
Leistungsfähigkeit 18. 68.
Leitungen 172.
Licht 290.
Lieferung 201. 265.
Liquidation 135.
Liquidator 141.
Litteratur 22.
Lohnabzüge 232.
— fuhrleute 215.
— klassen 231.
Lokomotiven 200. 312.
Lokomotivführer 84[9].

M.

Magistrat 371.
Mahnbefehl 343.
— verfahren 345. 355.
Markenverwendung 139. 231.
Märkte 57.
Maschinen 55.
Maschinisten 82. 92. 145.
Massenbeförderung 10. 18.
Mechanischer Betrieb 84[9]. 191. 314. 328.
Meldung 110. 229.
Meistgebot 196.
Miethe 148. 162. 201. 203. 218.
Militäranwärter 143. 145. 146.
— paraden 57.
Mindestfordernde 176.
Mindestleistungen 271.
Minderjährige 130. 152.
Ministerium 368.
Mitbenutzung 133. 184. 203. 210.
Mitbewerb 41. 44. 113. 165. 394.
Mitfahrtbewerber 79.
Mitinhaber 138.
Mittel s. Betriebsmittel.
Mittelbarer Zusammenhang 238.
Mobiliarstempel 220.
Mündlichkeit 373. 374. 381.

N.

Nachbarortsverkehr 1. 9. 12. 388.
Nachforderungen 164. 269.
Nachprüfung 65. 74. 341. 369. 373.
Nachlaßpfleger 142.
Nachtpreise 104.
Nachtragsgenehmigung 55.
Nachweisaufforderung 309.
— pflicht 304.
Nachweisungslisten 86. 229.
Nagelknöpfe 292. 294.
Naturalleistungen 167.
Naturereignisse 244.
— wissenschaften 25.
Nebengleise 78.
— kläger 283[9]. 340.
— sache 178.
— strafe 321. 329.
— verpflichteter 240.
Nichtanhalten 263.
Nichtigkeitsklage 356.
— verfahren 375.
Normalarbeitstag 93.
Nothfrist 339. 355. 361. 366. 373. 375. 377. 378. 382. 383.
— lage 106. 115. 335.
— wehr 341.
Nutzungsrecht 183.

O.

Oberaufsichtsrecht 368. 370.
Oberkontrolleure 81.
— landesgericht 342. 343.
— präsident 43. 102.

Oberverwaltungsgericht 371. 383.
— seeamt 371.
Obhut 81. 90. 303.
Obrigkeit 40. 107.
Oeffentliche Wege 387.
Oeffentlichkeit 57. 157. 169. 190. 374. 381. 383.
Omnibus 123. 130. 167.
Ordentliche Gerichte 392.
Ordentlicher Rechtsweg 58.
Ordentliches Streitverfahren 52.
Ordnungspolizei 61.
— widrigkeiten 139.
Ortsangehörigkeit 138. 216.
— geschäfte 267.
— krankenkasse 225.
— oberhaupt 35.
— obrigkeit 35. 143.
— polizei 38. 39. 42. 52. 58. 61. 95. 102. 109. 116. 129. 134. 187. 205. 254. 271. 384[1]. 388. 389.
— statuten 121. 209[5]. 366. 393.
— straßen 127.
— verkehr 1. 9. 12.

P.

Pacht 132[1]. 164. 203.
— betrieb 12. 16.
Pächter 189.
Passivlegitimation 289.
Pauschalsumme 176.
Persönlicher Schutz 73.
Personen 2. 123.
Pfand 265.
Pfändung 165. 192. 195. 200. 233. 235. 358.
Pferde 19. 100. 298.
— bahn 2. 8[3]. 11. 18. 27. 312. 318. 322.
— behandlungskunde 83.
— eisenbahn 11.
Pflaster 48. 68.
— arbeiten 175.
— aufbruch 54.
— material 49. 53.
— reinigung 8.
— unterhaltung 8.
Pläne 48. 350.
Planauslegungsverfahren 174.
Platte 97.
Polizei 192. 193. 196.
— beamte 79.
— befugniß 83.
— gewalt 35. 40. 79.
— rechtsschutz 333.
— recht 29. 310.
— verbot 290.
— verfügung 43.
— verordnung 30. 53. 74[3]. 80. 114. 146. 180. 213. 305. 331.
— vorschriften 288.
Postanstalten 230. 233.
— einrichtung 50.
Preisbildung 34.
— ermäßigung 67.
— gabe 331.
Prekarium 205.
Privatbahn 37.
— betrieb 12.
— klage 340.
— straßen 161.
— wege 127.
Provinzialstraße 126.
— ausschuß 372.
— rath 382. 393[2].
Prozeßleitung 373.
Prüfungsstempel 96.

Q.

Quellen 29.
Quittungskarte 232.

R.

Raub 311. 313. 327.
Rauch 290. 296[5]. 298[1].
Rechenfehler 353.
Rechtsanwälte 366.
— fähigkeit 257.
— gang 369. 372. 377.
— geschäfte 212. 256.
— gründe 370.
— hängigkeit 345. 346.
— kraft 347. 353. 358. 376. 382.

Rechtsmittel 337. 341. 354. 377. 379. 380. 383. 389.
— lehrer 338.
— nachfolger 60.
— natur 44. 60.
— personen 125. 129. 130. 132. 138. 141. 193. 216. 222. 237. 286. 294.
— schutz 309. 394.
— sprechung 2. 27. 33.
— spruchkosten 353.
— titel 41.
— verfahren 310.
— vermuthung 238. 289[3]. 347[4]. 351[8].
— verständige 374.
vorstellung 252.
— weg 53. 341. 389.
— widriges Hinderniß 316.
— wissenschaft 3. 24.
— zug 354. 369.
Regale 36.
Regelpreise 35. 41. 43. 68[9]. 101. 173. 208.
Regelungsbefugniß 37. 42. 61. 65. 211. 388.
Reichsbank 223.
— behörde 38. 371.
— eisenbahnamt 371.
— gericht 338. 342. 343. 390. 393.
— gesetzgebung 26. 30.
— rayonkommission 371.
— recht 343.
— schuldbuch 224[14].
— versicherungsamt 229. 233. 361. 371.
— verwaltungsgebrauch 2.
— — gerichtshof 371.
Reihenfolge 348.
Reinhaltung 78.
Reinigung 57. 67. 189. 198. 204.
Reinlichkeit 79. 81.
Reisegut 253. 329.
Reiter 75.
Rekurs 53. 65. 112. 229. 361. 382.
Rendanten 155.
Renten 220. 230. 233. 240.
Restitutionsklage 356.
Reugeld 274.
Revision 233. 337. 339. 355. 362.
Revisionsgericht 371.
Richtigkeitsgerichtshof 372
Rinnsteine 56. 172. 390.
Roheiten 79.
Rohrpost 54[2].
Rückgriff 60. 176. 240. 241. 284. 302.
Rücknahmerecht 68. 197.
Rücktrittsrecht 112[6]. 193.
Rügefrist 267.
Ruhenlassen 53.
Ruß 290. 298[1].
Rutschbahnen 7.

S.

Sachmiethe 258.
Sachverständige 267. 269. 349. 361. 362. 374. 376 383.
— aufklärung 382.
— beschädigung 150. 281. 291. 293. 300. 311. 318.
Salzstreuen 299[1].
Sammelstellen 256.
— behälter 323. 328.
Schadensansprüche 110. 165. 204. 211.
— ausgleichung 272. 282.
— ersatz 106. 149. 165. 181. 192. 267. 269. 344.
— — klage 207.
Schadloshaltung 390.
Schadloshaltungsgebühr 149.
Schätzungseid 282.
Schaffner 272[6]. 293. 322. 334.
Scheiben 204.
Scheuwerden 245. 298[1].
Schiedsgerichte 142. 229. 233. 341. 360.
— spruch 364.
— vertrag 362.
Schieneneinbau 8.
— profil 49.
— weg 4. 59. 177. 194.
Schließungsbefugniß 188.
Schlußzeit 69.
Schmerzensgeld 282.
Schmutzige Beschaffenheit 89. 292.
Schöffengericht 330. 337.
Schreibfehler 353.
Schriftform 48. 51. 54. 64. 85. 96. 148. 176. 257. 266. 275.

Schriftlichkeit 373.
Schriftwechsel 375.
Schüler 104.
Schuld 284.
Schuldgrund 213.
— scheinstempel 219.
— titel 117. 195.
— verbindlichkeiten 256.
— verhältnisse 209. 212.
— verschreibung 223.
Schutzeinrichtung 68. 243.
— räumer 98.
— schwellen 56.
— streifen 55.
Schwurgericht 338.
Selbstanlage 125.
— ausführung 176.
— bestimmungsfreiheit 69. 70. 82.
— betrieb 129. 164.
— hilfe 118. 341.
— kosten 104. 146.
— verwaltung 117.
Sekretäre 155.
Sequester 142.
Sequestration 116.
Servitut 183.
Sicherheitsbeamte 79.
— bestellung 48. 50. 69[1]. 130. 150. 163. 168. 274.
— haft 337.
— hypothek 276.
— polizei 44. 61.
— rücksichten 46.
Siegelung 196. 200. 201.
Signalbrillen 245.
Signale 318.
Singen 76. 79. 334.
Sittlicher Erfolg 238.
Sittlichkeit 18. 84. 153.
Soldatenstand 138.
Sonderbestimmung 53.
— bestrebung 34. 72.
— gebrauch 160.
— gesetzgebung 37.
— zweck 7.
Sonntagsruhe 93. 146. 149.
Sperrungen 57.
Spezialvollmacht 22.
Staatsabgaben 213.
— anwaltschaft 340. 373.
— betrieb 141.
— einkünfte 36. 208. 213.
— gefälle 208.
— gewalt 13.
— kommissar 362.
— straßen 126. 161.
— verwaltungskunst 18.
Stadtausschuß 371. 382.
Stallung 199.
Standesverhältnisse 138.
Statistik 21. 24.
Stehende Gewerbe 60.
Steine 77.
Stellvertreter 110. 124. 135. 139. 293. 367.
Stellvertretung 140.
Stempel 216. 219.
— freiheit 222.
— marken 218.
— pflicht 85. 148. 162. 258. 266[2]. 270.
Steuerbelastung 214.
— strafe 214.
Strafen 380.
Strafbarkeit 63. 101. 214.
— gedinge 271.
— gewalt 151. 154.
— kammer 338.
— recht 29. 310.
— rechtsschutz 11. 27[3]. 310.
— verfahren 310. 336.
— verfügung 336. 337.
— verkauf 267.
Straßen 158.
Straßenbahn 2. 11.
— — bautechnik 21.
— — bedienstete 78.
— — Berufsgenossenschaft 2. 7. 61[1]. 136. 139. 142. 149. 177. 206. 222. 228. 302.
— — betriebslehre 21.
— — betriebskrankenkasse 111.
— — betriebsrecht 211.
— — betriebswesen 22.
— — körper 1. 2. 11.
— — kunde 20.
— — politik 21.

Straßenbahnreglement 77.
— — sachenrecht 157.
— — wirthschaftslehre 21. 22.
— benutzung 158.
— benutzungsgebühr 8.
— eigenthümer 38. 60. 73. 105. 117. 124. 125. 175. 181. 184. 185. 193. 271. 276.
— eisenbahn 11.
— fuhrwerk 180.
— gänger 68[9].
— gebrauch 8.
— gewerbe 27. 191.
— herr 39.
— körper 7. 47. 157. 178. 185. 196.
— oberfläche 288.
— ordnung 76.
— polizei 190[17].
— reinigung 380.
— umpflasterung 41[1].
— verbreiterung 8. 41[1]. 167. 172.
Streitverfahren 66. 85. 113. 310. 369.
— verkündigung 346.
Streu 19. 202.

T.

Tabackrauchen 75. 79. 93. 147. 334.
Tagpreise 104.
Tarif 85.
Taschendiebe 332[16].
Taxe 101.
Techniker 84[9]. 148. 150.
Technologie 25.
Telegraphen 50. 54[2]. 56. 101.
Termingeschäfte 202. 266.
Thatbestand 353.
Thäter 285.
Thätigkeit 123.
Thätlicher Widerstand 80.
Theilnahme 326.
Thierheilkunde 25.
Thiere 191.
Tiefbau 21. 25. 44. 161.
— berufsgenossenschaft 149. 177.
Tod 110. 135. 207.
Todesstrafe 310.
Tödtung 80[7]. 235. 281. 312. 318. 319.
Trambahn 2. 11.
Tramway 2. 11.
Triebkraft 2. 19. 68[9]. 157. 191. 194. 195. 200. 216. 236. 298. 388.
Trinkgeld 147.
Trittbrett 334.
Trunkenheit 146. 259.

U.

Uebereignung 167.
— fahren 56.
— forderungen 163.
— füllung 79. 293. 335.
— gabe 195.
— lassung des Schienenweges 51.
— lassungspreise 171.
— schüsse 115.
— steigekarten 104. 168.
— theuerung 37.
— tragbarkeit 136. 235. 260.
— tragung 192.
— tretungssachen 337.
— weisung 235. 358.
— zeugungseid 350.
Umfänglichkeit 89.
— gitterung 98[7].
— lagen 229.
Unanständigkeit 79.
Unaufmerksamkeit 83.
Unbequemlichkeit 178.
Unbeschränktheit 180. 191.
Unfall 131. 136.
— entschädigungsanspruch 227.
— fürsorge 213. 240. 360. 388.
— verhütung 236. 313. 326.
— versicherungszwang 149.
Ungeschicklichkeit 83.
Ungesetzlichkeit 372.
Unglück 151.
Unregelmäßigkeiten 79.
Unterbau 47.
— gang der Einbaugenehmigung 59.
— grund 4. 179.
— grundbahn 24.
— haltung 55. 67. 198. 204.
— nehmer 87.
— — gewinn 104. 108.

Unterpacht 204.
— sagung 62. 68. 109. 197. 209. 387.
— schlagung 324.
Untreue 140.
Unzulässigkeit des Rechtsweges 346. 391.
Unzuständigkeit 346.
Unzuträglichkeiten 75.
Urkunden 41[1]. 350.
— stempel 176. 216. 217.
Urschrift 353.
Ursprung 14.
Urtel 340. 350. 352. 374. 379.

V.

Verantwortlichkeit 68. 73. 209. 278.
Veränderung 53.
Veräußerung 59. 160. 164. 180. 191. 192.
Verbandsstraße 161.
Verbotsgesetz 67. 70.
Verbrechen 84. 243.
Verbreiterung 49.
Vereidigung 375.
Vereinigen 17.
Vererbbarkeit 193.
Verfahren 370.
Verfall 168.
Verfügung 66.
Vergehen 84.
Vergewaltigung 68. 72.
Vergleich 219. 239. 240. 241. 352. 353. 362. 364.
Verhaftung 380.
Verhandlung 375.
Verhandlung der Hauptsache 374.
Verjährungsfrist 235. 313[1]. 315[3]. 328. 345. 347.
Verkehrsgesetze 11. 37.
— gewerbe 94.
— politik 72.
— steuer 216.
— störungen 54.
Verlegung 55.
Verleiter 234.
Verlieren 252.
Verlust des Einbaurechts 197. 207.
Verminderung d. Erwerbsfähigkeit 236.
Vermögensansprüche 40.
Vermögenseinlage 123.
— nachtheil 278.
Verpachtung 3. 112[6].
Verpachtungszwang 204.
Verpfändbarkeit 193. 235.
Verpfändung 192.
Verrechnung 347.
Versäumnißurtel 366.
Verschlußgitter 98. 292.
Verschulden 160. 213. 234. 244. 246. 265. 278. 303.
Versehen 279.
Versehensgrade 279.
Versicherung 131.
Versicherungsanstalten 222. 361.
— leistungen 221.
— marken 136.
— zwang 151. 220.
Verstaatlichung 10.
Verstadtlichung 10. 123.
Versuch 313[1]. 315[3]. 329.
Vertheidiger 337.
Vertrag 44. 176. 257.
Vertragsbruch 110. 149. 150. 233.
— form 148. 163.
— recht 73.
— strafen 73. 110. 116. 151. 168. 177. 193. 270. 271.
— zahlung 215.
Vertreter 375.
Verunstaltung 282.
Verwalter 37.
Verwaltung 37. 367.
Verwaltungsaufsichtsweg 383.
— beschwerde 85. 380.
— — verfahren 377.
— behörden 371. 387. 390.
— beschlußverfahren 380.
— gebrauch 10. 27.
— gericht 368. 371. 372. 378. 387.
— klage 389.
rath 141.
— rechtsweg 378.
— sachen 370.
— streitfall 369. 385. 386.
— streitverfahren 74. 310. 380. 383.
— weg 370. 377.
— zwangsverfahren 43. 58. 367. 379.

Verwirken 53. 111. 197.
Verzicht 241. 280.
Verzögerliche Einrede 374.
Verzug 111. 131.
— i. d. Ausführung 59.
Viehmängel 343.
— zucht 19. 200.
— zuchtslehre 25.
Vizinalwege 127.
Volkswohl 12. 18. 237.
Vollbahn 312.
— macht 139. 258.
— streckung 284. 367. 380.
— streckungsbeamte 335. 380.
— — urkunde 353.
— streckbarkeit 357. 382.
Vorarbeitsgenehmigung 46.
Vorbehalt 67.
Vorderplatte 74. 97.
Vorkaufsrecht 200.
Vorladung 87.
Vormundschaft 143.
Vormünder 142. 223.
Vorrecht 195. 229[8].
Vorsatz 223. 279. 315.
Vorschlagsrecht 43.
Vorschuß 175.
Vorsitzende 373. 374.
Vorspanndienst 153.
Vorstand 143.
Vorzugsrecht 196.

W.

Waffengewalt 380.
Wagen 25. 47[1]. 70. 72. 77. 96. 200. 268.
— beschaffenheit 388.
— folge 72.
— führer 242. 304.
Wahl 378.
Wahlrecht 59. 196. 267. 269. 272. 282. 283. 370.
Wahrheitseid 350.
Warnungssignal 77.
Wartezeit 232.
Wasser 17.
— leitungen 52[2]. 56. 290.
Wechseln 104.
Wechselstempel 218.
Wege 38. 169. 179.
— bau 39. 46. 186.
— geld 171.
— polizeigenehmigung 47.
— unterhaltungspflicht 182.
Weibliche Personen 75. 79. 89. 334.
Weichen 49. 318. 377.
Weisungen, polizeiliche 87.
Weiterbenutzungsverbot 96.
— führungszwang 209.
Werkmeister 150. 268.
— stättemeister 145.
— verdingung 175. 201. 265. 268.
— tagsleistungshöhe 150.
— — preise 104.
— thätige 124. 137.
Werthsminderung 282.
Wesen 9.
Widerklage 343. 345.
— rechtlichkeit 288. 292.
— rufsrecht 112. 158.
— spruch 380.
— spruchsrecht 129. 161. 269. 355.
Wiederaufnahme 109.
— einsetzung 337. 356.
— herstellung 58.
— verheirathung 230[12].
Willenserklärung 44.
— freiheit 257.
Willkür 74. 104. 113. 379.
Wirthschaft 18.
Wirthschaftslehre 25.
ordnung 37.
Wissentlichkeit 234.
Wissenschaft 33.
Wohlfahrt 13. 163. 188.
Wohlfahrtspolizei 44. 72. 109.
Wohlstand 18.
Wohnung 146.
Wohnungswechsel 87.
Wucher 272.

Z.

Zahlungseinstellung 207.
— fähigkeit 104.
— statt, Hingabe an 197.

Zahlungsverzug 267.
Zahnradbahn 2. 11.
Zeichnungen 350.
Zeit 238.
— karten 104. 168.
— schriften 23.
Zerstörlich Einrede 374. 375. 383.
Zeugen 349. 361. 362. 375. 383.
Zeugniß 146.
Zubau 164.
Zubehör 178[1].
Zuchthausstrafe 315. 328. 329.
Zuerwerb 164 173.
Zufall 205.
Zugkraft 99.
Zügezahl 71.
Zurückgebliebene Gegenstände 79. 83. 137. 147. 214. 250. 292. 359.
Zurückgreifen 285.
Zurücknahme 53.
Zusammenfahren 77.
— stoß 392.
Zuschlag 176. 196.
Zuschuß 166.
Zuständigkeit 370. 391. 393.
Zuständigkeitsabgrenzung 385.
Zustellung 373.
Zustellungsurkunde 344.
Zustimmungserklärung 43. 51.
Zuverlässigkeitsnachweis 138.
Zuwiderhandlung 59. 79.
Zwang 68.
Zwangsenteignung 39. 56[2]. 163. 169[1].
— krankenkasse 222.
— pflichten 287.
— preise 35[2].
— recht 69.
— veräußerung 194. 201.
— verkauf 268. 358.
— versteigerung 200.
— verwaltung 116. 358.
— vollstreckung 165. 357. 366.
Zweigleisig 49.
Zweck 315.
Zwischenräume 69. 71.

Berlin.

Druck von Martin Oldenbourg.

Adlerstraße 5.



